# *Auf der Sibirischen Bahn nach China*

Eugen Zabel

Digitized by Google

S Gov 3640.1

Harvard College Library

FROM THE

J. HUNTINGTON WOLCOTT FUND

Established by ROGER WOLCOTT (H. U. 1870), in memory of his father, for "the purchase of books of permanent value, the preference to be given to works of History, Political Economy, and Sociology." Letter of Roger Wolcott, June 1, 1891.

Received 30 August 1907

Digitized by Google

Auswanderer bei der unentgeltlich gelieferten Mahlzeit auf dem Bahnhof Kurgan.

# Auf der sibirischen Bahn nach China.

Von

**Eugen Zabel.**

Mit 36 Illustrationen und einer Karte.

**Dritte Auflage.**

Berlin
Allgemeiner Verein für Deutsche Litteratur
1904.

HARVARD COLLEGE
AUG 30 1 1
LIBRARY.
Walcott Fund.

Alle Rechte vorbehalten.

# Inhalt.


Seite

Nach Petersburg . . . . . 1
Geschichte der sibirischen Bahn . . . . . 18
Im sibirischen Luxuszuge . . . . . 29
Von Moskau nach Tscheljabinsk . . . . . 43
Von Tscheljabinsk nach Irkutsk . . . . . 58
Auf dem Baikalsee . . . . . 76
Durch die Mandschurei . . . . . 90
Am Endpunkt der sibirischen Eisenbahn:
I. Dalny . . . . . 103
II. Port Arthur . . . . . 116
Tschifu . . . . . 131
Auf dem Stillen Ozean . . . . . 145
Schanghai . . . . . 160
Sikawei . . . . . 187
Von chinesischer Schauspielkunst und Literatur . . . . . 201
Von Asien nach Europa: Aus meinem Reisetagebuch . . . . 222
Land- und Wasserwege nach dem fernen Osten . . . . . 247
Die sibirische Eisenbahn im Frieden . . . . . 264
Die sibirische Eisenbahn im Kriege . . . . . 279

# Nach Petersburg.

An einem schwülen Juliabend dieses Jahres brachte in Berlin der Verein russischer Studenten in den Hohenzollernsälen, die man in einer der entlegenen Straßen von Moabit suchen muß, Gorkis „Nachtasyl" in der Ursprache zur Aufführung. Die jungen Leute feierten eine Art Heimatfest und führten den Ertrag der Vorstellung wohltätigen Zwecken zu. In dem Vorraum zu den prächtig eingerichteten Sälen war alles so charakteristisch umgestaltet, daß man glauben konnte, nach einer größeren Stadt im Innern des Zarenreiches versetzt zu sein.

Schüler der Berliner Universität und des Polytechnikums in Charlottenburg gingen mit dem Ausdruck der geistigen Spannung und Erregung, die ihren Gesichtern bei solcher Gelegenheit eigentümlich ist, und dem behaglichen Gefühl, unter Landsleuten zu sein, lebhaft plaudernd auf und ab. Auf einem langen Tisch, der mit Erfrischungen bedeckt war, brodelte das Wasser in einem riesigen Samowar und aus Hunderten von Zigaretten wirbelte aromatischer Rauch auf. An der Kasse saßen junge Damen im Nationalkostüm und verkauften die Billets und Theaterzettel, während im Publikum Einladungen zur Teilnahme an Unterstützungszwecken verteilt wurden. Durch die geöffneten Türen und Fenster klangen die lustigen Weisen

einer Hochzeitsmusik vom ersten Stockwerk herab, während der Vorhang auf der Bühne sich leise hin- und herbewegte und das Zeichen zum Beginn der Aufführung gegeben wurde.

Man weiß, mit welcher furchtbaren Wahrheit in dem Gorkischen Drama das Leben in einem Moskauer Nachtasyl veranschaulicht wird, in einer jener Spelunken, die noch weit armseliger und jammervoller als ähnliche Löcher in den Millionenstädten Westeuropas eingerichtet sind. Es handelt sich um eine Vereinigung von Menschen, die alle einmal bessere Tage gesehen haben und nun auf der untersten Sprosse der menschlichen Existenz angelangt sind. Diebe, Falschspieler, Trunkenbolde, Dirnen, Elende und Kranke aller Art hausen unter der Erde fast wie Tiere und wissen nichts mehr von Leben und Licht, von Sonne und Freiheit. Da kommt ein sogenannter „Pilger" zu ihnen, ein „Strannik", der in bald drolliger, bald rührender Weise allen Trost zuspricht und sie zu bessern versucht, indem er sie mit einem Hauch von Mitleid und Menschenliebe berührt. Was wir vor uns sehen, bleibt auch zum Schluß ein übel duftender Sumpf, aber ein solcher, über den einige Sonnenstrahlen glitzernd hinweggehuscht sind. Wir sagen still und erschüttert zum Schluß zu uns: Auch das sind unsere Brüder!

Es war erstaunlich, wie die russischen Studenten sich in diese Figuren aus den „Tiefen des Lebens" mit Leib und Seele hineinzuversetzen wußten. Sie blieben künstlerisch hinter den Berufsschauspielern des „Kleinen Theaters" nicht wesentlich zurück und übertrafen sie sogar durch die Echtheit im Spiel und in der Charakteristik. Sie schienen es gar nicht zu wissen, wie sehr sie mit ihrer natürlichen Veranlagung ins Schwarze getroffen

hatten. Es war schaudervoll und rührend zugleich, wie diese Menschen in ihren Lumpen die Treppe herunterpolterten und einander mit heiseren Stimmen anschrien, wie sie sich auf den Bänken und Tischen räkelten und kratzten, verspotteten und beschimpften und sich gewissermaßen in ihrem Elend selbstgefällig bespiegelten.

Unter den Zuschauern befanden sich auch mehrere namhafte Persönlichkeiten aus dem „fernen Osten" Rußlands, die ihre Ferien zu einer Reise nach Deutschland benutzt hatten. Die erste Bekanntschaft, die ich unter ihnen machte, war ein Professor aus Tomsk, ein namhafter Gelehrter auf sozialpolitischem Gebiete, dem bei der jetzigen Strömung der Boden unter den Füßen zu heiß geworden war und der sich bei uns einen neuen Wirkungskreis suchte. Ein anderer war Lehrer am orientalischen Seminar in Wladiwostok und ein gründlicher Kenner deutschen Wesens.

Beide hatten die Reise nach Deutschland mit der sibirischen Bahn gemacht und erzählten nur Gutes von der Schnelligkeit, mit der sie die weite Strecke durcheilt hatten, und von der vorzüglichen Einrichtung der Züge. Aber beide irrten sich in bezug auf die Zeit, die man von Mitteleuropa bis zum Stillen Ozean braucht, oder, richtiger gesagt, die Angaben, die sie machten, stimmten nicht mehr mit dem Fahrplan, wie er mittlerweile tatsächlich eingeführt war.

Um so zuverlässiger erwies sich unser Reichs-Kursbuch, das bei den Angaben für die russischen Bahnen in seiner Frühjahrsausgabe eine neue Rubrik eingeführt hatte. „Mandschuria-Dalny" lautete verheißungsvoll die Überschrift, die auch noch die Namen Wladiwostok und Port Arthur enthielt und unter der in Klammern der Vorsicht

halber zu lesen war: „Vom Tage der Betriebseröffnung an, voraussichtlich am 14. Juni 1903." Die Wirkung dieser Zeilen glich einer scharfen Beleuchtung, in welcher die gesamte Strecke der sibirischen Bahn bis zum Stillen Ozean plötzlich vor mir erschien. Der regelmäßige Verkehr stand also auf einem Gebiet fest, auf dem noch vor kurzem die Kriegsfurie getobt hatte und die Völker in wilder Leidenschaft aufeinander gepralllt waren. Bis auf Stunde und Minute war der Fahrplan für Stationen angegeben, die bisher entweder gar keine oder eine phantastisch verschwommene Vorstellung ergaben.

Das alte Reisefieber, das sich immer einzustellen pflegt, wenn es draußen grünt und sprießt, machte sich heftiger als jemals bei mir bemerkbar. Schon sah ich im Geist die lange Schlange der eisernen Waggons, wie sie, von der qualmenden Lokomotive gezogen, an den Hütten der Russen, Tungusen, Burjäten und Chinesen über reißende Ströme und einsame Steppen hinwegrollten. Schon glaubte ich die wackelnden Zöpfe der chinesischen Kulis zu erblicken, die das Wunder des elektrisch beleuchteten Eisenbahnzuges anstarrten, wenn er bei Nacht und Nebel auf wenige Minuten bei ihnen anhält, um dann mit den Passagieren, die neugierig auf die armseligen Lappen und bloßen Füße der gelben Burschen herabblicken, weiter und immer weiter zu rollen. Etwas, das so lange unfaßbar war, schien damit in greifbare Nähe gerückt zu sein, und die Versuchung, in die plötzlich geschaffene Situation hineinzuspringen, ließ sich nicht länger zurückweisen.

Einen Sommerurlaub von zwei Monaten zu einer Reise an den Stillen Ozean zu benutzen, war allerdings ein Unternehmen, über das sich reden ließ. Ich hütete

mich zunächst, mit der Sprache herauszurücken, weil ich an die glatte Ausführung der Idee zunächst selbst nicht glaubte. Offiziell wurde Irkutsk, höchstens der Baikalsee, als Ziel der Fahrt angegeben, und der übrige, natürlich noch interessantere Teil des Programms vorläufig in der Tiefe des Busens vergraben. Dreiunddreißig Tage auf der Eisenbahn und, wenn ich bis Tschifu und Schanghai wollte, noch fünf Tage auf dem Dampfschiff konnte man leichter zu erleben versprechen, als wirklich erleben, denn es stand fest, daß auch die Rückreise auf der sibirischen Bahn ausgeführt werden sollte.

Aber das Thema, in wenigen Wochen durch zwei Drittel Europas sowie ganz Asien zu rollen und die riesige Verkehrseinrichtung gerade in dem Augenblick zu studieren, in dem sie bis zum vollen Betrieb fertiggestellt war, hatte auch für andere, wie ich mich überzeugen konnte, etwas Hypnotisierendes und phantastisch Aufregendes. Jeder mußte sich sagen, daß für den Weltverkehr nunmehr eine neue Stunde geschlagen habe.

In meiner Vaterstadt Königsberg i. Pr. verlebte ich nach der Abfahrt von der Station Zoologischer Garten in Berlin zunächst einen Sonntag im Kreise meiner Geschwister und lieben Verwandten. Alles, was Rußland und die Entwicklung des Zarenreichs betrifft, findet in der alten ostpreußischen Krönungsstadt naturgemäß ein lebhaftes Echo, denn dort ist ein starkes Bollwerk des Deutschtums gegen den Osten, eine feste Burg vaterländischer Gesinnung und Kultur geschaffen. Gerade die Nähe der russischen Grenze bewirkt es, daß im Schatten des ehrwürdigen Schlosses das Nationalitätsgefühl lebhaft pulsiert und eifrig bedacht ist, das von den Vätern Ererbte rein zu erhalten. Damit hängt es aber auch zu-

ſammen, daß man in Königsberg bemüht iſt, das öſtliche Nachbarreich nicht, wie es wohl ſonſt geſchieht, mit billigen Redensarten abzuurteilen, ſondern es aus der Eigenart des Landes und ſeiner Bevölkerung, ſeiner Geſchichte und Charakteranlage wirklich zu verſtehen. In dem ſchönen Tiergarten auf den Hufen, dieſer wahrhaft großſtädtiſchen Anlage, deren Einrichtungen als muſterhaft bezeichnet werden müſſen, verlebte ich eine Reihe glücklicher Stunden und wurde von allen Seiten beglückwünſcht zu der großen Reiſe, die ich vorhatte. Auf der Schule hatte uns einmal unſer Direktor, der ausgezeichnete Shakeſpeareforſcher Alexander Schmidt, das Thema aufgegeben, ob überhaupt und wieweit die Begründung eines zoologiſchen Gartens in Königsberg möglich ſei. Wir vereinigten uns damals in der Meinung, daß die Sache ungemein ſchwierig ſei und daß wir uns in jedem Fall nur auf wenige Tierarten beſchränken müßten, die es in dem nordiſchen Klima aushalten können.

Und nun ging ich in den prächtigen Anlagen des Parks auf den Hufen, wo ich ſo oft als Kind in der von wildem Geſtrüpp durchwachſenen Schlucht geſpielt hatte, wie in einem Wunderreich ſpazieren. Die Löwen ſchüttelten brüllend ihre Mähnen, und die Elefanten ſtreckten neugierig ihre langen Rüſſel aus, während ſich der Reichtum an Tieren aus allen Zonen jedes Jahr vermehrt hatte. Was man in der Jugend wünſcht, hat man im Alter die Fülle, dies Wort unſeres Altmeiſters Goethe fiel mir dabei immer wieder ein. Menſchliche Intelligenz iſt unabhängig von den Gefahren des Klimas und den Schreckniſſen der Natur. Ihr Wirkungskreis iſt unbegrenzt und zaubert friſches Leben auch aus anſcheinend totem Boden. Das ſollte ich vor allem in Sibirien erfahren, und der Anblick

oſtpreußiſcher Tüchtigkeit bildete dafür eine gute Vorbereitung.

Das größte Intereſſe für die Ausführung meines Reiſeplanes zeigten natürlich die Königsberger Offiziere, die über die ſibiriſche Bahn viel gehört und geleſen hatten, ohne mit dem Rieſenunternehmen im einzelnen eine beſtimmte Vorſtellung zu verbinden. Hierzu kam, daß die Einrichtungen auf dem Schienenwege durch Aſien ſich beſtändig veränderten. In Deutſchland würden ſich zunächſt Parlament und Preſſe lange und geräuſchvoll mit der Ausführung einer Idee von dieſer Tragweite beſchäftigt haben. Alle Welt ſieht die Dinge bei uns zunächſt auf dem Papier, bevor ſie in Wirklichkeit daſtehen. In Rußland werden dergleichen Vorbereitungen ebenſo eifrig, aber ganz im ſtillen getroffen. Außer den Perſönlichkeiten, die dazu berufen werden, hat niemand in der Öffentlichkeit dabei mitzureden und daran eine freie Kritik zu üben. Plötzlich ſind die Dinge in Rußland vollendet, ohne daß man im Ausland vorderhand genau weiß, wie ſie in Wahrheit beſchaffen ſind. Es dauert immer noch eine Weile, bis ſich Stimmung und Urteil, oft mit ungerechter Voreingenommenheit, darüber verdichten und eine richtige Anſchauung davon geben, wie die Verhältniſſe in Wahrheit liegen.

Man empfand allgemein den Reiz, den es für mich haben mußte, als einer der erſten die ganze Strecke durchfahren zu dürfen. Innerhalb der letzten zwanzig Jahre hatte ich das europäiſche Rußland von Petersburg und Finnland bis zur Krim und zum Kaukaſus, von Polen bis an die Ufer der Wolga durchſtreift, die beiden letzten Kaiſerkrönungen in den Jahren 1883 und 1896 in Moskau mitgemacht, überall ſtarke Anregungen und Eindrücke

empfangen und im Kreiſe der ruſſiſchen Staatsmänner, Schriftſteller und Künſtler viele wertvolle perſönliche Beziehungen anknüpfen dürfen. Nun lockte das aſiatiſche Rußland mit unwiderſtehlicher Gewalt zu einer neuen Studienreiſe nach dem fernen Oſten am Ufer des Stillen Ozeans. Mein Einführungsbrief von der ruſſiſchen Botſchaft in Berlin ſorgte dafür, daß ich an der Grenze in Wirballen nicht als letzter, wie es nach der alphabetiſchen Reihe der Namen ſonſt geſchehen wäre, ſondern als Erſter abgefertigt wurde und im Warteſaal mich ruhig an dem dampfenden, trefflich zubereiteten Tee, an einer Kohlſuppe und einem Haſelhuhn zur Weiterreiſe ſtärken konnte.

In dem Coupé der internationalen Schlafwagengeſellſchaft ſchlief ich wie ein Heiliger, und am nächſten Morgen erfuhr ich zum erſten Male von der Exiſtenz eines Speiſewagens auf dieſer Strecke. Das Hinauslaufen auf die Stationen und das bunte Leben in den Warteſälen haben auch im europäiſchen Rußland viel Unterhaltendes. Aber es iſt doch gemütlicher, im Gefühl der angenehmen Sättigung auf und ab zu ſpazieren, als im Gewühl der Paſſagiere und Kellner ein Kotelett mit Gemüſe ſchnell hinunterwürgen zu müſſen oder ſich an dem kochenden Tee die Zunge zu verbrühen.

In Petersburg ſuchte ich nach alter Gewohnheit das Hotel de France in der großen Morskaja auf. Es iſt keins von den modern ausgeſtatteten Häuſern, auf die man in großen Städten beſonderen Wert legt. Die Einrichtung des Liſt, der das Treppenſteigen erſpart, iſt dort unbekannt. Ebenſo gibt es in den Zimmern keine elektriſche Beleuchtung, ſondern nur Stearinkerzen und Lampen. In all dieſen Dingen ſteht das Hotel de l'Europe an der Ecke des Newski Proſpekt und der Michailowskaja ent-

ſchieden höher. Aber die Lage des Hotel de France iſt für den Fremden überaus bequem, die Preiſe für Zimmer und Mahlzeiten ſind nicht übertrieben, und die Bedienung zeichnet ſich durch Aufmerkſamkeit und Höflichkeit aus.

Man macht, wenn man ſich der Straße zuwendet, nur wenige Schritte nach links und befindet ſich an einer der intereſſanteſten Ecken des Newski Proſpekts. Dann wieder eine kurze Strecke auf der Prachtſtraße der Petersburger in der Richtung zur Polizeibrücke, und man kommt zu dem gemütlichen Reſtaurant von Leinner, wo die Deutſchen ſich mit Vorliebe ihr Stelldichein geben, und wo man immer ſicher iſt, etwas Intereſſantes zu beobachten und zu hören. Dort traf ich auch unſern deutſchen Generalkonſul Maron, der die Entwicklung der Dinge an der oſtaſiatiſchen Küſte mit Aufmerkſamkeit und Verſtändnis verfolgt. Für Petersburg blieben mir drei Tage übrig, die mit Beſorgungen und Beſuchen aller Art reichlich ausgefüllt waren.

Aber war es denn wirklich möglich, vierzehn Tage ohne Unterbrechung in einem Eiſenbahnzuge zuzubringen, ohne in allen Gliedern bis zur Unerträglichkeit zuſammengerüttelt zu werden? Im weſtlichen Europa kann man Proben auf dieſes Exempel überhaupt nicht machen. Was wollen die ſiebzehn Stunden, die man im Nordexpreß auf der Reiſe nach Paris zubringt, oder die einundzwanzig Stunden nach London, wobei man noch ein paar Stunden auf dem Kanal herumſchwimmt, dagegen bedeuten! Nach Rom braucht man, wenn man den Südexpreßzug benutzt, zwar achtunddreißig Stunden. Aber das iſt immer noch nichts gegen eine Situation, in welcher man zwei Wochen hindurch in Gegenden, die noch vor kurzem außerhalb jedes modernen, regelmäßigen Verkehrs lagen, darauf an-

gewieſen iſt, im Coupé zu ſchlafen, ununterbrochen das Rattern der Wagen zu hören, mit fremden Menſchen lange zuſammenzuleben und jeden Augenblick einen fremden Eindruck in ſich aufzunehmen.

Ein glücklicher Zufall führte mich in Petersburg in dem eleganten Reſtaurant von Cubat, das nicht weit von meinem Hotel in der großen Morskaja liegt, mit zwei ruſſiſchen Kaufleuten zuſammen. Sie waren ſoeben von Dalny, dem Endpunkt der ſibiriſchen Bahn, nach Petersburg zurückgekehrt, nachdem ſie vor anderthalb Monaten die Reiſe dorthin ebenfalls auf dem Schienenwege zurückgelegt hatten. Innerhalb zweier Monate hatten ſie alſo vier Wochen im Eiſenbahnzug zugebracht. Eine ſchreckliche Vorſtellung, nicht wahr?

Aber die beiden Leute waren ſoeben aus Moskau eingetroffen und zeigten dabei nicht die geringſte Spur von Ermüdung. Sie konnten ſich außerdem in den Ausdrücken des Enthuſiasmus über das, was ſie erlebt hatten, gar nicht genug tun. Die Einrichtung der Luxuszüge? Sie läßt alles zurück, was man im weſtlichen Europa an Bequemlichkeit genießt. Die Überfahrt über den Baikalſee? Sie war herrlich und vom ſchönſten Wetter begünſtigt. Aber wie war es mit den Zügen in der Mandſchurei? Die ſind noch beſſer als die andern, die nach Irkutsk laufen. Und wie war es mit der Sicherheit im Zuge während der Fahrt durch China? Man hört doch von räuberiſchen Überfällen durch Kulis, von Diebſtählen und Einbrüchen im Zuge? Alles übertrieben und erfunden.

Wie ſieht es endlich in Dalny und Port Arthur aus? Bei dieſer Frage wurden meine Tiſchgenoſſen ganz beſonders redſelig und ſchilderten die Gegend in Farben, als ob es ſich um ein wahres Märchenland handelte.

St. Petersburg. Winterpalais. Newaseite.

Digitized by Google

Endlich Schanghai, der Mittelpunkt des ganzen modernen chineſiſchen Lebens, wohin man mit den ruſſiſchen Dampfern ſo bequem hinkommt — ſo etwas Entzückendes gibt es auf der Welt überhaupt nicht wieder.

Ich wußte aus langer Erfahrung, daß die Ruſſen, wenn ſie die Vorzüge ihrer Heimat preiſen, ſich in großen Worten gar nicht genug tun können, und zog von der Verklärung, in der ſie auf der ſibiriſchen Bahn alles erblickt hatten, einen gehörigen Prozentſatz ab. Immerhin blieb noch genug des Guten übrig, um mich wenigſtens für den Augenblick in dem Vorhaben zu beſtärken, die Strecke nach Dalny ebenfalls ohne Unterbrechung zu befahren.

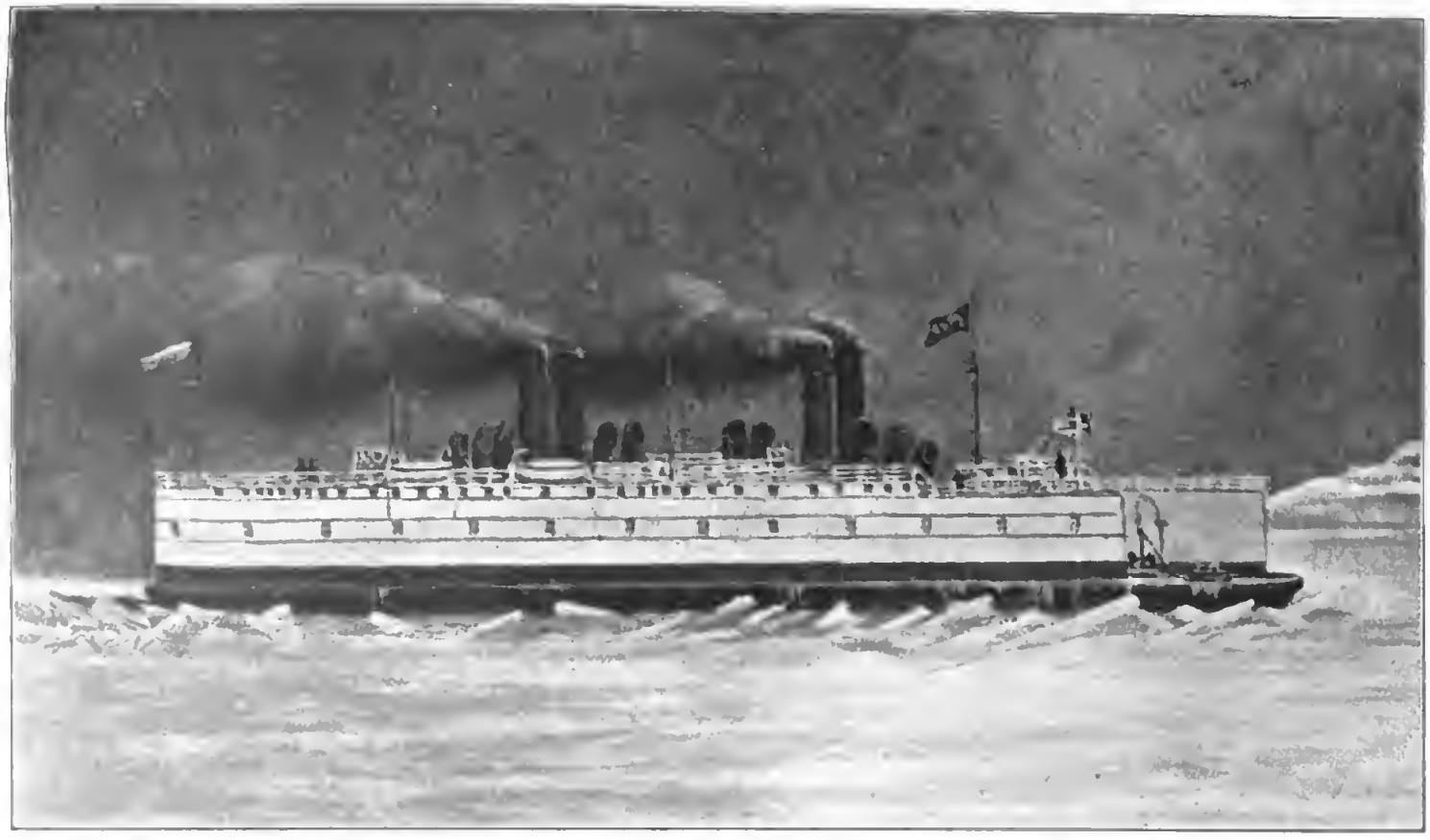
Mein letzter Beſuch in Petersburg galt dem altbewährten Bankhaus von E. M. Meyer & Co. am Engliſchen Kai, wo mein Bruder ſechsundzwanzig Jahre hindurch mit Arbeitsfreude und Erfolg tätig geweſen war, und wo mich der Chef des Hauſes, Herr Schwartz, mit gewohnter Liebenswürdigkeit empfing. Trotz aller beruhigenden Verſicherungen konnte ich immer nicht wiſſen, welche Verlegenheiten meiner unterwegs harrten. Ich ſicherte mir daher für alle Fälle einen ausreichenden Kredit und vereinbarte eine telegraphiſche Chiffre für Geldſendungen nach dem „fernen Oſten“. Mir iſt glücklicherweiſe auf dieſer Reiſe niemals ein Gegenſtand von Wert abhanden gekommen, und die Rubelſcheine in meiner Reiſetaſche erwieſen ſich gerade als ausreichend.

Zu meiner Stimmung, die aufs Weite und Unbekannte hinwies, paßten die von Doſtojewski beſungenen „weißen Nächte“, die beim Antritt meiner Reiſe in Petersburg herrſchten. Auf dem langgeſtreckten, breiten Newakai mit den Kaiſerpaläſten luſtwandelten die Leute um Mitternacht noch wie am hellen Tage und blickten auf das präch-

tige Schauſpiel, das der gewaltige Fluß bot. Ein feiner, grauweißer Nebel war über den ganzen Waſſerſpiegel ausgebreitet, aus dem die Lichter der Dampfer bei ihrer Fahrt von oder nach den Inſeln geheimnisvoll auftauchten, während die Umriſſe der Gebäude auf Waſſili Oſtrow oder der Petersburger Seite nur eben zu erkennen waren. Die lange, eiſerne Brücke, die zum zweihundertjährigen Jubiläum von Petersburg eingeweiht war, reckte ſich mit ihren Bogen vom Sſuworowplatz, dort, wo der Feldherr in römiſcher Tracht dargeſtellt iſt, über die breiteſte Stelle der Newa. Ab und zu ertönte vom Waſſer das grelle Signal einer Dampfpfeife oder auf der Straße das dumpfe Aufſchlagen von ſlinken Roſſen, die vor eine Troika geſpannt waren.

Ich ſehe, ſtaune und träume, als ob ich unter Nachtwandlern einhergehe oder gar ſelbſt einer ſei. Erſt ſpät finde ich den Weg zum Hotel und glaube ſchon das Rattern der Eiſenbahnwagen, das mich vier Wochen begleiten wird, in den Gliedern zu ſpüren. In der Nacht ſitzt eine ſchwarze Taube auf dem Fenſterbrett vor dem Hotelzimmer und am nächſten Morgen iſt ſie wieder da und pickt an die Scheibe, als hätte ſie Unheil zu prophezeien. Werde ich überhaupt wiederkehren? Ich ſchüttle den törichten Gedanken von mir ab, aber er drängt ſich mir immer wieder auf. „Was hat der Junge auf der Galeere zu tun?“ dieſe zum Sprichwort gewordene Phraſe aus den „Fourberies de Scapin“ Molières ſpukte mir beim Gedanken an Sibirien lange im Kopf herum, bis die müden Augen endlich zufielen.

Die beiden für Petersburg übrigbleibenden Tage ſind mit notwendigen Beſuchen reichlich ausgefüllt. Fürſt Chilkow, der ruſſiſche Verkehrsminiſter und die Seele



Eisbrecher „Baikal".

der ſibiriſchen Bahn, iſt gerade von ſeiner Dienſtreiſe zurückgekehrt, und wer weiß, ob er am Abend die Hand nicht wieder am Coupégriff hat. Alſo ſchnell in die nächſte Droſchke zu ſeinem ſchönen Palais an der Fontanka und über den breit ſich öffnenden Vorgarten zur Einfahrt, auf der man in einem großen Bogen zu dem Miniſterium gelangt. Der Fürſt iſt ſehr beſchäftigt, aber er wird mich doch empfangen.

Nach zehn Minuten holt er mich ſelbſt aus dem Saal, wo ein Dutzend Beſucher leiſe flüſternd warten. Mit dem lebhaften Geſichtsausdruck, auf dem ſich der kurze Knebelbart von dem glattraſierten Kinn charakteriſtiſch abhebt, und der kleinen, beweglichen Figur entſpricht er genau dem Bild, das man ſich nach den vielen Porträts von ihm macht. Er gilt den Ruſſen als der „Amerikaner", weil er jenſeits des Weltmeeres die hohe Schule des Eiſenbahnweſens nicht nur theoretiſch, ſondern praktiſch, vom Dienſt auf der Lokomotive an, durchgemacht hat. Er iſt der Mann der ſorgfältigen Überlegung, aber wenn er ſich über eine Sache klar geworden iſt, gibt es für ihn keine Schwierigkeiten mehr, und ein Hindernis, das unerwartet auftaucht, reizt ihn nur, ſeine glänzende Erfindungsgabe zu betätigen.

Unter dem Berg von Depeſchen, die ſich auf ſeinem Schreibtiſch aufgetürmt hatten, befand ſich eine, die ihn ſichtlich aufregte. Soeben war der große Trajektdampfer und Eisbrecher, der einen ganzen Güterzug über den Baikalſee bringt, im Nebel aufgelaufen, und die ſtählernen Troſſen waren nicht imſtande, ihn wieder flott zu machen, ſondern ſämtlich wie Bindfaden geriſſen. Der Fürſt beklagte dies Vorkommnis um ſo mehr, als der Dampfer „Baikal" nach ſeinen eigenen Angaben gebaut worden war,

und sich bisher immer bewährt hatte. Das Unglück war vielleicht nicht so groß, als der Fürst annahm. Man hätte Prähme zu Hilfe nehmen und einen Teil der Belastung vom Dampfer abladen sollen, bis er sich von selbst wieder heben würde. Eine Probe von der Tücke des Sees, über den ich hinweg mußte, war damit gegeben und der Verkehr an jener Stelle vermutlich unterbrochen.

Für die Anlage und Ausführung der Mandschureibahn ist die Persönlichkeit des Fürsten Uchtomsky von ausschlaggebender Bedeutung gewesen. Als Begleiter des jetzt regierenden Zaren bei seiner Orientreise und Verfasser des glänzend geschriebenen Werkes, das er ihr widmete und in dem er ein weitschichtiges Material lichtvoll verarbeitete, hat er sich mit der Politik Rußlands im äußersten Osten innig vertraut gemacht. Er gehört zu den Begründern der Russisch-Chinesischen Bank und leitete in Peking persönlich die Unterhandlungen, die zum Abschluß des Vertrages wegen der Mandschureibahn führten.

Als Herausgeber der trefflich geleiteten und weit verbreiteten „Peterburgskija Wjedomosti" ist er in der Lage, seinen Ideen, die auf Ausdehnung und Befestigung der russischen Macht in China hinzielen und eine scharfe Spitze gegen England enthalten, ebenso regelmäßigen wie wirkungsvollen Ausdruck zu geben. Seine Lebensklugheit drückt sich vor allem darin aus, daß er hinter dem Werk, das er geschaffen hat, mit seiner Persönlichkeit bescheiden zurücktritt und das Verdienst daran gern anderen zuweist, um seinen Weg desto sicherer weiter verfolgen zu können.

Er verbindet den Charakter eines Gelehrten, der sich in die Geheimnisse entlegener Kulturen und fremder Völker versenkt, in origineller Weise mit dem Temperament und praktischen Sinn eines Politikers, der zum Wohle seines

Vaterlandes neue Hilfsquellen erſchließt. Seine leidenſchaftliche Teilnahme an den Tagesbewegungen hindert ihn nicht, ein eifriger Sammler und Kenner buddhiſtiſcher Altertümer zu ſein, mit denen er ſein Heim in der Schpalernaja in ein höchſt ſehenswertes Muſeum umgewandelt hat.

Die Mandſchureibahn ſelbſt iſt der unmittelbaren Aufſicht des Finanzminiſters Witte verblieben, der ſich während meiner Anweſenheit in Petersburg gerade in einer Angriffsſtellung gegen den Miniſter des Innern von Plehwe befand und einen Kampf heraufbeſchworen hatte, aus dem er zum Schluß nicht ohne Wunden ſiegreich hervorgegangen iſt. Witte mußte die Leitung der ruſſiſchen Finanzen mittlerweile plötzlich in andere Hände übergehen laſſen. Aber ſein Nachfolger Pleske iſt ſein vertrauter Schüler und ein williges Inſtrument in ſeiner Hand, während jener es allem Anſchein nach verſtanden hat, von ſeiner Machtvollkommenheit manches zu retten und ſeine Stellung zu den anderen Miniſtern durch ſeine Rangerhöhung zum Vorſitzenden des Miniſterkomitees zu öffentlichem Ausdruck zu bringen.

Wittes langjähriger Finanzbevollmächtigter in Berlin, von Timirjaſew, der ihm jetzt unmittelbar zur Seite ſteht, und der wegen ſeiner Sittenfreundlichkeit bei uns ein liebevolles Andenken zurückgelaſſen hat, ließ es nicht an wertvollen Empfehlungen für die mandſchuriſche Strecke fehlen, über deren Einrichtungen die widerſprechendſten Mitteilungen verlauteten.

Im Park von Zarskoje Sſelo, dem Sommeraufenthalt Timirjaſews, beſprachen wir bei einer recht ruſſiſchen Mahlzeit, die durch die Liebenswürdigkeit der Hausfrau noch beſonders gewürzt wurde, die Ausſichten für die

glückliche Vollendung einer so langen Reise. Die kaiserliche Familie hatte das von Katharina II. erbaute Lustschloß gerade verlassen, und wir konnten uns in den herrlichen Anlagen des Parks ungestört ergehen. Ein Nebengebäude des Schlosses beherbergte den gefürchteten Oberprokureur des heiligen Synods, Pobedonoszew, und für einen Augenblick wurde an einem der Fenster sein bleiches, bartloses Gesicht sichtbar, das einem preußischen Schulrat anzugehören schien.

Am letzten Tage in Petersburg machte ich noch einen Besuch auf dem deutschen Schulschiff „Großherzogin Elisabeth", das vor der Nikolaibrücke Anker geworfen hatte, und dessen Offiziere und Mannschaften bei unserer deutschen Kolonie, vor allem bei ihrem Vorsitzenden, Kommerzienrat Tillmanns, einer überaus liebenswürdigen Aufnahme begegnet waren. Es befand sich gerade der russische Großfürst Alexei, der Onkel des Kaisers, mit unserem ebenso tüchtigen wie allgemein beliebten Botschafter Grafen von Alvensleben und seinen Sekretären an Bord. Unsere Seekadetten sahen prächtig aus und machten ihre Übungen vortrefflich. Ich war Zeuge des lebhaften Interesses und der warmen Anerkennung, mit welcher der hohe Herr alle Einrichtungen unseres Schulschiffes in Augenschein nahm, sowie des ungezwungenen Verkehrs, der sich bei dieser Gelegenheit zwischen den Gästen entwickelte.

Eine andere interessante Bekanntschaft machte ich bei dieser Gelegenheit in der Person des Kommerzienrats Guillaume aus Köln, dem Vorsitzenden des deutschen Schulschiffvereins. Er war ebenfalls zu Schiff in Petersburg eingetroffen, und seine elegante Lustjacht lag gleich hinter der „Großherzogin Elisabeth" auf der Newa, ein

Schmuckkäſtchen in bezug auf häuslichen Komfort und die neueſten techniſchen Einrichtungen. Der Großfürſt fuhr mit unſerm Botſchafter und deſſen Herren, nachdem ſie das Schulſchiff verlaſſen hatten, zur Beſichtigung auch zu ihm hinüber. Noch eine dritte Sehenswürdigkeit lag unmittelbar daneben vor der Nikolaibrücke auf der Newa, die Jacht des amerikaniſchen Milliardärs Vanderbilt.

Über den Fluß und deſſen breite Ufer, über die goldnen Kuppeln der Kirchen war heller Sonnenſchein ausgebreitet, und im Kreiſe der internationalen vornehmen Geſellſchaft, die ſich an dieſer Stelle verſammelt hatte, ſtieg die Luſt, etwas Ungewöhnliches zu unternehmen und Raum und Zeit in einer Weiſe zu überwinden, wie man es noch vor kurzem für ganz unmöglich gehalten hätte.

Dann ſchlug die Scheideſtunde, in der ich von dem liebenswürdigen Kapitän unſeres Schulſchiffes in deſſen Kajüte mit einem Pokal ſchäumenden Sekts bewirtet wurde. Mit vielen herzlichen Wünſchen für eine glückliche Reiſe und Heimkehr fuhr ich wieder ans Land zurück, um im Hotel meine Sachen zu packen und nach dem Nikolaibahnhof zu fahren, von wo mich der Nachtzug nach Moskau brachte.

# Geschichte der sibirischen Bahn.

Die Besucher der letzten Pariser Weltausstellung, Sommer 1900, werden sich erinnern, in welcher geschickten und eindrucksvollen Weise die russische Regierung auf dem Völkermarkt, der sich damals an der Seine entwickelt hatte, ein Bild von der großen sibirischen Eisenbahn zu geben wußte. Auf dem höchsten Punkt des Trocadero hatte man charakteristische Einzelheiten von der Architektur des Kreml in Moskau in verkleinertem Maßstabe zu einem Gebäude zusammengestellt, das mit seinen weißen Mauern, grünen Türmen und goldenen Spitzen den Spaziergängern schon von weitem auffiel. In einer Reihe von Sälen trat ihnen das asiatische Rußland, vom Kaukasus und transkaspischen Gebiet angefangen, durch die unendlichen Steppen Sibiriens bis zum nördlichen Eismeer und dem Stillen Ozean als Museum und Basar entgegen.

Dabei war ein Teil des Gebäudes in eine Eisenbahnhalle verwandelt, in der vier Waggons der Internationalen Schlafwagengesellschaft genau in derselben Einrichtung aufgestellt waren, wie sie schon damals zwischen Moskau und Irkutsk wöchentlich einmal verkehrten. Die Ausführung des Zuges, der vollständig gebrauchsfertig zusammengestellt war, sollte das Publikum an die Vor-

ſtellung gewöhnen, daß es keine unmögliche Zumutung bilde, achteinhalb Tage von „Mütterchen" Moskau bis zur Hauptſtadt von Mittelſibirien ohne Unterbrechung auf der Eiſenbahn zuzubringen. Gegenwärtig genügen dazu ſieben Tage und acht Nächte.

Um die Sache noch verlockender zu machen, hatte man auch den Speiſewagen des Zuges in Betrieb geſetzt und dafür geſorgt, daß die Beſucher der Ausſtellung darin ihre Mahlzeiten einnehmen konnten. Durch die Fenſter des Zuges blickten ſie beim Speiſen und Trinken auf ein bewegliches Panorama, das ihnen auf einem Leinwandſtreifen von tauſend Meter Länge ein Bild der Reiſe von Moskau bis nach Peking geben ſollte. In Wirklichkeit war eine ſolche Fahrt damals noch gar nicht möglich, und die Ausführung ſchien durch die chineſiſchen Wirren in weite Ferne gerückt zu ſein.

Aber die artige Spielerei, in welche man den großen Gedanken der ſibiriſchen Bahn verwandelt hatte, übte während der Weltausſtellung die beabſichtigte Wirkung aus und machte die Maſſe des Publikums auf die Einrichtung und weitere Geſtaltung eines Unternehmens neugierig, das den meiſten ſo lange abenteuerlich und unfaßlich erſchienen war. Dabei vergaßen allerdings viele, zu bedenken, daß es ſich in Paris weſentlich nur um ein Zukunftsbild handelte, deſſen vollſtändige Ausführung man erſt in den nächſten Jahren verſprechen konnte.

Sibirien, das Land, das unſern Eltern als Inbegriff aller Unwirtlichkeit, ja als eine einzige große Strafanſtalt der Ruſſen erſchien, iſt plötzlich in die internationale Völkerbewegung hineingezogen worden und reiht ſich als eins der intereſſanteſten Glieder dem Verkehr ein, der die Welt umſchließt. Wie lange wird es dauern, und Stangen

veranſtaltet Vergnügungsreiſen dorthin, wie ſie von ihm jetzt ſchon nach dem Kaukaſus und Samarkand ausgeführt werden! Verfolgen wir in großen Umriſſen die Entwicklung der Dinge von dem Augenblicke an, als die Ruſſen zum erſtenmal über den Ural nach Oſten vordrangen, bis zum Rollen des ſibiriſchen Zuges nach Wladiwoſtok und Dalny.

Die ruſſiſche Regierung iſt gegenwärtig mit aller Kraft bemüht, Sibirien für die modernen Kulturzwecke zu erſchließen, und hat dies Beſtreben durch die Vollendung der ſibiriſchen Bahn erfolgreich gekrönt. In früheren Zeiten ſtand ſie jedoch dem ungeheuren Ländergebiete, das ſich jenſeits des Urals anderthalbmal ſo groß wie Europa bis an die Grenze von China und die Küſten des Stillen Ozeans erſtreckt, gleichgültig oder gar ablehnend gegenüber.

Die erſte Erſchließung des Landes war das Werk der Moskauer Kaufleute Stroganow und des Koſakenführers Jermak, nachdem zu Anfang und in der Mitte des fünfzehnten Jahrhunderts vorübergehende Streifzüge erfolgt waren. Sie dienten dazu, die Samojeden am Unterlauf des Ob und den Zar Jediger von Sibir, einer Stadt, von der ſich in der Nähe des heutigen Tobolsk am Ufer des Irtyſch noch Reſte erhalten haben, zu Tributleiſtungen heranzuziehen. Nach der Eroberung von Kaſan und Aſtrachan wurden den Kaufleuten Jakob und Gregor Stroganow 1574 zur Belohnung und Beförderung ihres Unternehmungsgeiſtes jenſeits der Kama große Ländergebiete überwieſen. Der Beſitz dieſer weiten Strecken wurde aber ihren neuen Herren durch Tatarenhorden, die von Sibirien nach Rußland einbrachen, häufig ſtreitig gemacht. Er konnte nur dadurch geſichert werden, daß

Jermak, der Eroberer Sibiriens. – Nach dem Denkmal von Antokolski.

man an den Ufern des Tobol, Irtyſch und anderen Flüſſen Feſtungen anlegte.

Nachdem man dieſen Entſchluß gefaßt hatte, glaubte man in dem Koſakenführer Jermak eine geeignete Perſönlichkeit zur Bekämpfung der Horden jenſeits des Urals und zur Erforſchung des Landes gefunden zu haben. Jermak hatte nichts zu verlieren, denn wegen der Raubzüge, die von ihm an der unteren Wolga verübt worden waren, hatte der Zar einen Preis auf ſeinen Kopf geſetzt. Jermak ergriff die Gelegenheit, im Dienſt jener Kaufleute ſeine zum äußerſten entſchloſſene Tapferkeit an einer würdigeren Aufgabe zu betätigen, Rußland auf bisher unbetretenen Gebieten einen Dienſt zu leiſten und dadurch die Verzeihung des Zaren zu erlangen. Mit ſechstauſend Koſaken drang Jermak im Herbſt 1581 weit in das Innere von Sibirien vor und eroberte Sibir, die Hauptſtadt des tatariſchen Zartums. Von dieſem Zeitpunkt an hat ſich die ruſſiſche Macht wie ein unaufhaltſamer Strom über die Ebenen von Sibirien ergoſſen und damit ein gewaltiges Kulturwerk übernommen.

Fragt man ſich, wie es möglich war, ein ſolches Ländergebiet mit einem Schlage zu erobern, ſo iſt die Antwort leichter, als man denkt. Die Bevölkerung war damals noch viel dünner geſät als in unſeren Tagen und durch kein gemeinſames Band aneinander geſchloſſen. Jermak, den wir uns in voller Waffenausrüſtung mit dem Beil in der Rechten denken müſſen, wie ihn der ruſſiſche Bildhauer Antokolsky dargeſtellt hat, erſchien mit ſeinen Mannſchaften den Bewohnern als etwas Furchtbares, dem ſie ſich willenlos unterwarfen. Sie hätten auch jeden andern, der ſo gewaltſam wie dieſer aufgetreten

und ohne Rückſicht auf das Unwirtliche des Klimas immer weiter vorgedrungen wäre, als Herrn anerkannt.

Auch nach dem Tode ihres Führers, der im Jahre 1584 bei einem Kriegszug überfallen wurde und im Irtyſch ertrank, waren die Koſaken bei dem Gedanken an Sibirien von wilder Abenteuerluſt erfüllt, der ſich kein Halt gebieten ließ. Aus den Eroberungszügen entwickelten ſich feſte Niederlaſſungen und aus dieſen Städte. Im Jahre 1586 wurde Tobolsk, 1604 Tomsk, 1632 Jakutsk und 1652 Irkutsk gegründet. Im Jahre 1649 drang ſogar der Koſakenführer Chabarow, der einen Pelzhandel betrieb, über das Jablonowygebirge bis an die Ufer des Amur vor. Das ganze nördliche Aſien ſchien, ohne daß ſich die Regierung im ruſſiſchen Mutterland darum gekümmert hatte, wie im Sturm erobert zu ſein.

Von nun an wurde jedoch der privaten Eroberungsluſt eine Grenze gezogen und die Notwendigkeit ſtaatlicher Unterſtützung und Führung, die bis dahin unterblieben war, anerkannt. Durch den Vertrag von Nertſchinsk wurden die Ruſſen im Jahre 1649 durch die Mandſchuren vom Gebiet des Amur wieder zurückgedrängt und nach Oſten bis auf das Jablonowygebirge beſchränkt. Dieſer Stillſtand in der Bewegung zum Stillen Ozean, der die ruſſiſche Eroberungsluſt als Ziel unwiderſtehlich anlockte, dauerte bis zur Mitte des neunzehnten Jahrhunderts.

Erſt als England während des Opiumkrieges China zwang, ſeine Häfen zu öffnen, und in Gemeinſchaft mit den Vereinigten Staaten, Frankreich und Rußland mit dem Reich der Mitte zum erſtenmal Handelsbeziehungen eröffnete, gelang es dem weißen Zaren, auch die Eroberung Oſtſibiriens durchzuſetzen. Im Jahre 1854 fuhr Graf Murawiew mit ſeinen Truppen den Amur hinauf und

erwarb am linken Ufer des Fluſſes ein Ländergebiet, das im Jahre 1857 von China an Rußland abgetreten wurde. Im Jahre 1860 kam auch das Uſſurigebiet durch den Vertrag von Peking an Rußland, das nun ſeinen Zweck erreicht und den Weg zum Weltmeer gefunden hatte. 1860 wurde Wladiwoſtok begründet, die „Beherrſcherin des Oſtens", wie der Name in deutſcher Überſetzung lauten müßte.

Nach Oſten konnte der ungeheure Beſitz nicht weiter ausgedehnt werden. Es handelte ſich nun darum, ihn zu erhalten und das aſiatiſche Rußland mit dem europäiſchen feſt zu verketten. Dies erſchien aus ſtrategiſchen wie aus wirtſchaftlichen Gründen dringend geboten, um Sibirien allmählich koloniſieren und ſich der bis dahin ungehobenen Schätze des Landes bemächtigen zu können. Aus dieſem Geſichtspunkte drängte alles danach, in der Richtung der alten Poſtſtraße, die im großen und ganzen ſchon ſeit 1600 beſtand und über Omsk, Tomsk und Krasnojarsk bis nach Irkutsk und den Baikalſee führte, eine Eiſenbahn durch ganz Sibirien anzulegen. Über die Geſchichte des Projekts finden wir in dem 1900 erſchienenen Buche von Kurt Wiedenfeld „Die ſibiriſche Bahn in ihrer wirtſchaftlichen Bedeutung" wertvolle Angaben. Der Verfaſſer geſteht ſelbſt zu, daß ſeine Arbeit weder auf ſelbſtändigen Forſchungen noch auf eigenen Beobachtungen beruhe, ſondern nur eine Zuſammenſtellung des Materials nach den vorhandenen Quellen bilde. Trotzdem hat er ſich, obwohl der ruſſiſchen Sprache nicht mächtig, ein unzweifelhaftes Verdienſt erworben, das Thema nach den verſchiedenſten Seiten beleuchtet und ſeine Leſer in den Stand geſetzt, ſich ohne Voreingenommenheit mit einer Fülle intereſſanter Fragen auseinanderzuſetzen.

Schon der erwähnte Generalgouverneur von Oſtſibirien, Murawiew, der wegen ſeines ſiegreichen Vordringens nach dem Oſten den Beinamen Amurski erhalten hatte, trat bald nach der Beendigung ſeines Feldzuges für den Plan ein, eine nordſibiriſche Bahn durch den ganzen Kontinent zu bauen. Es gelang ihm aber nicht, die Regierung in Petersburg für dieſe Idee zu erwärmen. Dreißig Jahre vergingen damit, daß von verſchiedenen Unternehmern, ernſt zu nehmenden Kapitaliſten und wunderlichen Projektenmachern, immer neue Pläne zu einer ſibiriſchen Bahn ausgearbeitet und Geſuche zu ihrer Ausführung eingereicht wurden. Am überraſchendſten erſcheint uns dabei der Einfall eines engliſchen Ingenieurs Dull, der ſich im Jahre 1857 erbot, von Niſhnij Nowgorod über Kaſan und Perm nach einem der oſtaſiatiſchen Häfen eine — verzeihe, lieber Leſer! — Pferdebahn zu erbauen und in Betrieb zu nehmen.

Als man im Jahre 1875 ſich wieder einmal mit dieſem Thema beſchäftigte, zauderte Alexander II. allerdings immer noch, den Gedanken in ſeiner ganzen Tragweite für lebensfähig zu halten. Er genehmigte aber inſofern einen vorbereitenden Schritt zu der Bahn, indem er den Befehl erteilte, von Niſhnij Nowgorod über Kaſan und Jekaterinenburg den Schienenſtrang nach Tjumen zu legen und damit die ſibiriſche Grenze bereits zu überſchreiten. Aber nur der letzte Teil dieſer Strecke, von Perm nach Tjumen, kam zur Ausführung, während die Vollendung des übrigen an der Finanzlage des ruſſiſchen Reiches während des türkiſchen Krieges ſcheiterte. Man erkannte auch bald, daß es nur mit unerſchwinglichen Koſten und unter kaum zu überwindenden techniſchen Schwierigkeiten möglich ſein würde, die Eiſenbahn über

Tjumen in nördlicher Richtung weiter durch den Urwald von Sibirien zu führen.

Nun gab es allerdings auch eine ſüdliche Strecke von Samara nach Orenburg, die man nach Niſhnij-Udinsk hätte weiterführen können. Aber auch dieſer Plan empfahl ſich nicht zur Ausführung, denn man wäre bei der weſtlichen Hälfte dieſer Bahn auf bloßes Steppengebiet mit dünner Bevölkerung angewieſen geweſen und hätte auf der zweiten Hälfte gebirgiges Gelände überwinden müſſen.

Am glücklichſten erſchien der Gedanke des damaligen Verkehrsminiſters Poſſiet, zwiſchen dieſen beiden Strecken eine mittlere Linie zu bevorzugen, die von Samara über Ufa und Slatouſt über den Ural hinweg nach Tſchel-jabinsk führte. Dieſer Vorſchlag wurde dann nach langem Bedenken im Jahre 1890 in der Tat von der ruſſiſchen Regierung als empfehlenswert anerkannt und dieſe Stadt zum Ausgangspunkt der großen ſibiriſchen Bahn oder „Magiſtrale“, wie der offizielle Titel lautet, erwählt. Nachdem der Verkehrsminiſter Hübbenet die einleitenden Schritte zum Bau der Bahn getan hatte, wurde im Jahre 1892 zur Ausführung des Unternehmens ein beſonderes Komitee eingeſetzt, in welchem Zar Alexander III. den Vorſitz führt.

In Wladiwoſtok hatte der jetzt regierende Kaiſer als Großfürſt-Thronfolger im Jahre 1891 nach ſeiner Reiſe durch den Orient an den Ufern des Stillen Ozeans den erſten Spatenſtich bei der Anlage der ſibiriſchen Bahn ausgeführt und damit das große Werk in feierlicher Weiſe ins Rollen gebracht.

Nachdem man mit dieſer Strecke, der ſogenannten Uſſuribahn, von Wladiwoſtok bis Chabarowsk begonnen

hatte, ging man ein Jahr darauf am weſtlichen Ausgangspunkt der Bahn, an der Grenze von Europa und Aſien, in Tſcheljabinsk, mit der Ausführung der Strecke bis Ob vor, die den Namen der weſtſibiriſchen Bahn führt.

Hieran ſchloß ſich weiter die mittelſibiriſche Bahn von Ob bis nach Irkutsk und dem Baikalſee. Damit begannen große techniſche Schwierigkeiten für die Weiterführung des Schienenſtranges, da dieſer um die ſchroffen, bergigen Ufer des Sees gelegt werden ſollte. Man mußte den Paſſagier- und Güterverkehr durch Dampfer auf eine Station des gegenüberliegenden Ufers, nach Myſſowaja, hinüberlenken. Dann folgte eine neue Schienenſtrecke, die Transbaikalbahn, die bis an das Ufer der Schilka nach Sſretensk führte. Hier war man wieder, um weiter nach dem öſtlichen Aſien zu gelangen, auf Dampfſchiffe angewieſen, zunächſt auf der Schilka und dann auf dem Amur, in den jene mündet, bis nach Chabarowsk, wo man den Anſchluß an die Uſſuribahn erreichen und endlich nach Wladiwoſtok gelangen konnte.

Die Unbeſtimmtheit der Abfahrtszeiten auf den Flüſſen, ihr niedriger Waſſerſtand im Sommer und die Verſpätungen, die ſich daraus ergaben, machten dieſen Teil der oſtſibiriſchen Reiſe trotz der hübſchen und mannigfaltigen Eindrücke zu einer umſtändlichen und ermüdenden. Daraus erklärten ſich die vielen Angriffe und gehäſſigen Übertreibungen, mit denen namentlich in der engliſchen Preſſe von den Mängeln des ganzen Unternehmens geſprochen wurde, während man dieſe in den ruſſiſchen Blättern wieder ſorgfältig vertuſcht hatte.

Man hätte einfach zugeben ſollen, daß die Eiſenbahn durch den aſiatiſchen Kontinent zu jener Zeit, als man

für ſie auf dem Pariſer Trocadero ſo lebhaft Stimmung machte, noch lange nicht fertig war und in ihrem Betrieb vielfachen Störungen unterworfen ſein mußte. Bis Irkutsk ging die Sache ſchon damals glatt, aber jenſeits des Baikalſees war noch vieles unbeſtimmt und vom Zufall abhängig. Unter dieſen Umſtänden konnte man vier und mehr Wochen brauchen, um bis zum Stillen Ozean zu gelangen.

Seit dem Sommer 1903 hat ſich die Situation aber völlig verändert, denn von dieſem Zeitpunkt an iſt die Mandſchureibahn eröffnet worden, die ein ganz neues Bild von der Reiſe auf der ſibiriſchen Bahn entwirft. Es erwies ſich, daß ſie auf ihrer letzten öſtlichen Strecke zu weit nach Norden angelegt war und daß der Verkehr auf den Flüſſen nur als ein Notbehelf angeſehen werden konnte. Die klimatiſchen Verhältniſſe, die in jenen Gebieten herrſchen, legten den Gedanken nahe, für dieſe Endſtrecke der außerordentlichen Strenge des Winters aus dem Wege zu gehen, den heimatlichen Boden zu verlaſſen, eine Verbindung mit dem Süden zu ſuchen und auf irgend eine Weiſe eine Verſtändigung mit dem Nachbarreich China zu finden.

Der erwähnte, 1896 abgeſchloſſene Vertrag mit der chineſiſchen Regierung geſtattete es den Ruſſen, die ſibiriſche Bahn über die Grenze Transbaikaliens hinweg durch die nördliche Mandſchurei zu führen, auf einer weiten Strecke das Reich der Mitte zu durchſchneiden und ruſſiſches Gebiet erſt wieder in Nikolskoje zu erreichen, das an der Uſſuribahn und nicht weit von Wladiwoſtok liegt. Die neue Strecke war bereits im Bau begriffen, als der Krieg mit China begann und die Anlagen zum Teil wieder zerſtört wurden.

Es gelang aber trotzdem, nicht nur dieſen Plan in verhältnismäßig kurzer Zeit auszuführen, ſondern ihn gleichzeitig mit einem noch ungleich großartigeren zu verbinden, deſſen Ausgeſtaltung nunmehr ebenfalls erreicht iſt. Von der Station Charbin der Mandſchureibahn führt nämlich eine andere Linie der Bahn ſüdlich bis zu dem neu erworbenen Hafen Port Arthur und der dort begründeten Stadt Dalny am Gelben Meer.

Zwölf Stunden vor Dalny iſt ferner eine Zweigbahn über Jnkau nach Peking angelegt. Was alſo auf dem Panorama der Pariſer Weltausſtellung vor drei Jahren noch als Traum erſchien, an deſſen Verwirklichung man nur ſchwer glauben wollte, iſt nunmehr zur Wahrheit geworden. Seit dem Sommer 1903 ſteht es nicht nur auf dem Papier, ſondern in Wirklichkeit feſt, daß man von Berlin aus mit Benutzung der ſibiriſchen Eiſenbahn Wladiwoſtok in ſechzehn, Peking in achtzehn, Schanghai und Nagaſaki auf den ſich in Dalny anſchließenden Schiffen in neunzehn Tagen erreichen kann. Welche ungemeſſene Bedeutung dieſe Ziffern für die Umgeſtaltung des Weltverkehrs ſchon gegenwärtig beſitzen und für die Zukunft immer mehr erreichen müſſen, ergibt ſich aus der Tatſache, daß die Reiſe von den europäiſchen Hauptſtädten nach dem Stillen Ozean auf der ſibiriſchen Bahn nur halb ſo viel Zeit erfordert und Koſten verurſacht, wie bei der Schiffahrt durch den Suezkanal und den Jndiſchen Ozean nach China und Japan.

Es iſt über die ſibiriſche Eiſenbahn im Guten und Böſen ſo viel Falſches und Einſeitiges erzählt worden, daß man von dieſen Zahlen als etwas Unbeſtreitbaren ausgehen muß, um ſich nicht in Übertreibungen zu verlieren, ſondern die Dinge ſo aufzufaſſen, wie ſie wirklich liegen.

# Im sibirischen Luxuszuge.

Der Bahnhof in Moskau, von dem der sibirische Zug abgeht, befindet sich im Osten der Stadt, in der Nähe der Ssadowaja, zu deutsch: Gartenstraße, die als fünfzehn Kilometer langer Ring die alte Residenz der Zaren einschließt und die Grenze zwischen ihr und den Vorstädten bildet. Das große, weiß schimmernde Gebäude wurde im Mai 1896, nach Beendigung der Krönungsfeierlichkeiten für Nikolaus II., dem Verkehr übergeben, als die Ausstellung in Nishnij Nowgorod einen stärkeren Reiseverkehr nach der Wolga mit sich brachte. Außerdem führen von diesem Bahnhof Schienenstränge in südwestlicher Richtung nach Kiew und Odessa, in südlicher nach der Krim und in östlicher über Tula nach Sibirien.

Die geräumige Eintrittshalle, wo sich die Kassen und die Abfertigungsstellen für die Gepäcke befinden, ist mit Hunderten von Auswanderern angefüllt, die Auskunft darüber verlangen, wohin sie sich wenden sollen, oder sich haufenweise mit ihren Habseligkeiten in allen Ecken oder auch in der Mitte des Raumes auf der Erde niedergelassen haben. Dann folgt ein großer Wartesaal mit bequemen Bänken an den Wänden und langen Doppelsitzen, die mehrere Gassen für den Verkehr frei lassen. Der dritte

Raum enthält das Büfett und eine Anzahl gedeckter Tische.

Für die Reisenden, die des Morgens aus Petersburg abgefahren sind und abends in Moskau eintreffen, ist die Einrichtung getroffen, daß sie über eine Stunde Zeit haben, um vom Nikolai- nach dem Kursk-Nowgoroder Bahnhof zu gelangen und ihre Sitze in dem sibirischen Zuge einzunehmen, der auf einem der mittleren Gleise bereit steht. Er wird wöchentlich viermal, und zwar am Sonnabend von der internationalen, Montag, Mittwoch und Donnerstag von der russischen Schlafwagengesellschaft, abgelassen.

Es empfiehlt sich, seinen Platz mehrere Tage vorher zu bestellen, da die Züge namentlich im Frühling und Herbst, der besten Zeit für eine solche Reise, stark besetzt sind. Ein Platz in der ersten Klasse kostet für die sechzehntägige Fahrt von Berlin bis zum Stillen Ozean, nach Wladiwostok oder der neuen Stadt Dalny gegen sechshundert Mark. Die Züge enthalten aber auch Wagen zweiter Klasse, in denen die Plätze über ein Drittel billiger als in der ersten sind. Ein Speise-, ein Gepäckwagen und ein solcher dritter Klasse für das technische und Dienstpersonal vervollständigen die Zusammensetzung des Zuges, der nach dem Pullmansystem eine Verbindung der einzelnen Waggons durch Harmonikaverschluß enthält und es den Passagieren ermöglicht, sich auf dem Seitengange in allen Abteilungen frei zu bewegen.

Auf dem Wege von Moskau nach Irkutsk benutzte ich einen der Züge der internationalen Schlafwagengesellschaft, die in ähnlicher Weise wie die Luxuszüge im Verkehr zwischen den Hauptstädten in West- und Mitteleuropa eingerichtet sind. Die Coupés erster Klasse sind für zwei Per-

Lokomotive der ſibiriſchen Bahn.

Unſer Zug.

sonen bestimmt, für die durch Umlegen des Schlafsofas ein unteres und durch das Herablassen eines gepolsterten Gestells ein oberes Bett hergerichtet wird, das aber nicht, wie in den Schiffskabinen, unmittelbar über jenem, sondern im rechten Winkel an der Fensterseite aufgestellt ist. Zwei elektrische Flammen, eine mit weißer und eine andere mit bläulicher Glasbirne für die Nacht, sind an der Decke angebracht. Unter dem Fenster findet man einen Klapptisch zum Lesen und Schreiben oder zum Aufstellen verschiedener Kleinigkeiten, die man gern sofort zur Hand hat. Neben diesem Tisch ist außerdem in einer Nische, gegenüber dem Sofa, Platz für einen Strohsessel, wodurch eine niedliche Plauder- oder Schmollecke je nach dem Verhältnis gebildet wird, in dem man zu seinem Reisegefährten steht.

Die Fenster sind mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der Jahreszeiten und den schnellen Wechsel der Temperatur, auf den man sich einrichten muß, mit doppeltem Verschluß versehen. Außerhalb der Fenster sind ihrer ganzen Länge nach zwei schmale eiserne Klappen senkrecht angebracht, die den Luftzug abschwächen und sich nach Bedürfnis vor- und zurückstellen lassen. An der Tür findet man ein Thermometer sowie zwei elektrische Druckknöpfe, wenn man die Dienste des Kondukteurs oder des Kellners im Speisewagen braucht. Zwischen je zwei Coupés ist eine Waschtoilette eingerichtet, so daß man nicht erst über den Gang zu schreiten braucht, um alle wünschenswerten Bequemlichkeiten zu haben.

Der Speisewagen enthält Sitze für achtundzwanzig Personen, mit einer Abteilung für Raucher. Über dem Büfett ist eine große Karte der sibirischen Bahn aufgehängt, auf der man die Strecke, die man durchlaufen hat, jeden Tag genau verfolgen kann. Europa erscheint darauf wie

ein Apfel neben einem Kürbis, und man kommt aus dem Gefühl des Erſtaunens nicht heraus, mit welcher Geſchwindigkeit und Leichtigkeit man dieſe ungeheuren, früher für unüberwindlich gehaltenen Strecken zurückgelegt. Als wertvolle Neuerung auf dieſen Zügen muß man die Badeeinrichtung begrüßen, die wir hinter dem Büfett entdeckten. Die Wanne mit warmem und kaltem Waſſer — ſie konnte nach dem Gebrauch, um Raum zu erſparen, in die Höhe gekippt und an die Wand gelegt werden — ſowie die damit verbundene Duſche bilden an heißen Tagen eine wahre Wohltat. Auch an einer Eiſenbahnbibliothek fehlt es in dieſen Zügen nicht. Sie beſteht aus Romanen, wiſſenſchaftlichen und illuſtrierten Werken in mehreren Sprachen und wird in ſehr verſchiedenartigen Räumen aufgeſtellt. Ihr richtiger Platz iſt natürlich das Leſezimmer. Ich fand ſie einmal aber auch im Coupé des Zugführers, wo ſie niemand vermutete, und ein anderes Mal in einem Schrank im Badezimmer.

Nur die gymnaſtiſchen Apparate, von denen ſo viel geſprochen war und die man auch bei der ruſſiſchen Ausſtellung auf dem Trocadero ſehen konnte, waren nirgends zu finden. Es fehlten das Zimmervelociped und der Rückenklopfer, der Armſtrecker und die Reitvorrichtung, wie man ſie gegenwärtig auf den großen Hamburger und Bremer Dampfern benutzen kann, um das ſtockende Blut in Bewegung zu halten.

Die Empfehlungen, die ich in Petersburg erhielt, hatten die angenehme Folge, daß ich von der ruſſiſchen Grenze an bis zum Endpunkt der ſibiriſchen Bahn und zurück über ein eigenes Coupé verfügen konnte, das ſich alsbald in einen wohnlich eingerichteten Salon verwandelt. Auf dem Tiſch liegt die Schreibmappe, und

die Blätter, welche die täglich empfangenen Eindrücke feſthalten, ſchwellen zu einem ſtattlichen Reiſetagebuch an. Die Feldblumen, die wir uns auf den Stationen pflücken, bilden einen farbenprächtigen Strauß, um den die Sonne durch das Fenſter golden glitzernde Strahlen ſpielen läßt. Die Bücher, die man ſich mitgenommen hat oder ausleiht, ſtellen eine kleine Bibliothek dar, die mannigfaltige geiſtige Nahrung enthält. Hierzu kommen kleine Andenken und Spielereien, Zeitungen und Näſchereien, die man unterwegs für geringes Geld erſteht.

Die achtzehn Perſonen, die unſer Zug enthält, ſind ſo verſchiedenartig nach Abſtammung, Beruf und Temperament, daß jeder dem anderen etwas Intereſſantes zu erzählen hat und neue Beobachtungen beſtändig ausgetauſcht werden. Man empfängt Beſuche und erwidert ſie, trifft ſich beſtändig auf dem Gang oder im Speiſeſaal, wobei jeder die beſten Seiten ſeines Charakters hervorzukehren ſucht. Die größere Breite der Bahngeleiſe und der auf ihnen rollenden Wagen ſowie die geringere Fahrgeſchwindigkeit werden angenehm empfunden. Man wird nicht unaufhörlich hin- und hergeſchüttelt, wie auf manchen von unſeren Schnellzügen, ſondern kann ruhig ſitzen, ſtehen und gehen. Wird die Hitze im Juli gar zu läſtig, ſo ſchließt man die Tür ab, hängt die Kleider auf den nächſten Nagel und verträumt die Stunden in einem improviſierten Badekoſtüm, bis der Abend die erwünſchte Kühlung bringt.

Wir fahren nicht mehr als vierzig bis fünfundvierzig Kilometer die Stunde. Während ich mit dem Bleiſtift meine Aufzeichnungen mache, ſpielt mein Nachbar, der Bankdirektor Steinacker aus Fiume, auf ſeiner Geige, die ihn auf Reiſen nie verläßt, mit künſtleriſch durchgebildetem Geſchmack Stücke von Bach und Mendelsſohn, die mich in die

deutſche Heimat zurückverſetzen, während wir uns bereits dem Ural nähern. Es gibt ſo viel zu ſehen und zu hören, daß man ſich wundert, wie ſchnell aus Morgen und Abend wieder ein Tag geworden iſt. Vor allem iſt es mit dem Mangel an Bewegung gar nicht ſo arg, wie wir urſprünglich fürchteten. Auf der Strecke von Moskau nach Irkutsk macht der Zug nach dem Fahrplan, den wir in unſerem Coupé vorfanden, neunundneunzig, während der Fahrt von Irkutsk nach Dalny ſechsundſiebzig, in Wirklichkeit aber noch mehr Stationen. Wir kommen alſo im ganzen innerhalb der vierzehn Tage zu über hundertfünfundſiebzig Ruhepunkten.

Die Dauer des Aufenthalts iſt ſehr verſchieden, aber faſt nirgends weniger als fünf Minuten, in vielen Fällen das fünf-, in einzelnen das zehnfache und darüber. In Tula, Uſa und Berdauſch hält der Zug je zwanzig Minuten. In Tſcheljabinsk, wo die ſibiriſche Bahn beginnt und wir uns anſchicken, Europa zu verlaſſen, bleibt er fünfzig, in Kurgan zwanzig, in Petropawlowsk fünfundzwanzig Minuten liegen. Ungefähr denſelben Aufenthalt bringen Omsk, Kainsk, Ob und Taiga, wo die Eiſenbahn ſich nach Tomsk abzweigt. Hieran ſchließen ſich Bogotoll mit zwanzig, Krasnojarsk mit dreißig, Ilanskaja wieder mit zwanzig, Tulun mit fünfundzwanzig, Sima mit vierzig Minuten und Irkutsk mit einer ganzen Stunde.

Ebenſo hält der Zug auch auf der Station Baikal, wo die Paſſagiere ſich anſchicken, über den gleichnamigen See zu fahren, und wenn ſie das Dampfboot in Myſſowaja wieder verlaſſen, je eine Stunde. Während der Überfahrt auf dem Baikalſee befindet man ſich außerdem vier volle Stunden in freier Luft und genießt eine nicht zu unterſchätzende Bewegungsfreiheit. Vom Baikalſee durch Mand-

schuria nach Charbin, wo eine andere Bahn nach Wladiwostok führt, hält der Zug acht, von Charbin bis Mukden drei eine halbe und von Mukden bis Dalny wieder drei Stunden.

Für die ganze Strecke bleiben mithin einige vierzig Stunden übrig, während deren der Zug stillsteht. Rechnet man, daß ein Drittel dieser Zeit in die Nachtruhe der Passagiere fällt, so haben sie für den Tag durchschnittlich etwa zwei Stunden übrig, um innerhalb eines größeren oder geringeren Umkreises der Stationsgebäude Spaziergänge zu machen und sich die Glieder elastisch zu erhalten. Das ist im Grunde mehr, als sich die meisten Stadtmenschen, die mit ihren Berufspflichten und Sorgen belastet sind, täglich an Körperbewegung gönnen.

Dabei braucht man beim sibirischen Zuge nicht ängstlich schon beim zweiten Glockenzeichen einzusteigen, sondern kann ruhig auf das dritte warten und dann irgend einen Handgriff an den Treppen der Durchgangswagen ergreifen, ohne Gefahr zu laufen, daß man zurückbleibt.

Freilich darf man sich durch diese Gemächlichkeit und Gemütlichkeit zu keinerlei gefährlichen Scherzen verleiten lassen, wie sie ein paar von unseren Reisegefährten in jugendlichem Übermut versuchten. So sprangen sie einmal, während der Zug sich bereits in Bewegung gesetzt hatte, vom Trittbrett wieder herunter, liefen einige zwanzig Schritte nebenher und schwangen sich dann wieder hinauf. Ein anderer kletterte sogar auf einer Station, wo die Lokomotive Wasser nahm, auf einen der Wagen hinauf, stellte sich mitten unter die Arbeiter, welche die von der Sonne erhitzten Dächer besprengten und hielt eine begeisterte Ansprache an die Reisegesellschaft.

Mit dergleichen Späßen muß man vorsichtig sein,

denn ſie können ſich leicht bitter rächen, da im Zuge ſelbſt kein Arzt anweſend iſt und der Gedanke, im Bereich der aſiatiſchen Steppe oder der Mandſchurei ein Krankenhaus aufſuchen zu müſſen, ſicher nichts Verlockendes hat.

Was die Sicherheit auf der ſibiriſchen Bahn betrifft, ſo wird darüber von einzelnen je nach den Erfahrungen, die ſie gemacht haben, ſehr verſchieden geurteilt. Die meiſten empfehlen für alle Fälle einen Revolver mitzunehmen und ihn entweder in der Rocktaſche zu tragen oder auf dem Tiſch im Coupé liegen zu laſſen, damit man ihn bei vorkommenden Fällen ſofort zur Hand hat. Die Ehrlichkeit des Zugperſonals dürfte kaum zu bezweifeln ſein, da dieſe Leute verhältnismäßig gut bezahlt werden und ſchon bei geringen Verſehen ihre Stelle verlieren. Auf den Stationen ſchleichen ſich allerdings oft Elemente, die nur mit Mühe zurückgedrängt werden, an die Coupés heran, und es empfiehlt ſich, ſie durch den Kondukteur immer ſofort ſchließen zu laſſen, auch wenn man den Zug nur einige Minuten lang verläßt. Sehr verſchmitzt ſoll es vor kurzem ein Dieb angeſtellt haben, der in der Nacht von außen aufs Trittbrett ſtieg und durch das geöffnete Fenſter einem der Paſſagiere die daneben aufgehängten Kleider entwendete.

Natürlich ſind die Coupés auch von innen zu verſchließen. Bei dem neuen Luxuszug, der ſeit dieſem Sommer durch die Mandſchurei fährt, kommt hierzu noch eine Sicherheitskette, die der Paſſagier anwendet, wenn er haben will, daß in den heißen Nächten ein friſcher Luftſtrom hindurchzieht, ohne daß die Tür von draußen geöffnet werden kann. Im ruſſiſchen Verkehrsminiſterium werden beſtändig neue Vorſchläge erwogen, wie weit man Diebſtähle, die trotzdem vorkommen ſollen, verhindern

kann. Tatsache ist aber, daß von unseren Mitreisenden niemand in die Lage gekommen ist, seinen Revolver anzuwenden. Bei unserer Fahrt durch die Mandschurei erhielten wir jeden Abend eine Bedeckung von sieben Kosaken mit geladenem Gewehr, von denen sechs im Gepäckwagen untergebracht waren, während der siebente im letzten Wagen stand und nach beiden Seiten aufmerksam ausblickte. Es war anzunehmen, daß man eine plötzliche Zusammenrottung von Chinesen befürchtete, durch die dem Zug hätte Gefahr drohen können. Vielleicht handelte es sich aber auch um einen Geldtransport, den man für alle Fälle schützen wollte.

Jedenfalls war bei der Rückfahrt auf dieser Strecke von einer solchen Vorsichtsmaßregel nichts zu merken. Der Gendarm, der auf einzelnen Strecken den Zug begleitet, hat mit dem Dienst auf ihm nichts zu tun, sondern begibt sich nur zur Erledigung einer eiligen Amtssache nach den entsprechenden Stationen.

Der erwähnte Eisenbahnzug durch die Mandschurei, der zweimal in der Woche von Myssowaja nach Dalny und umgekehrt abgelassen wird, war erst vor wenigen Wochen in Gebrauch gestellt und übertraf in der Vortrefflichkeit des Materials und der Gediegenheit der technischen Ausführungen sogar den Zug der internationalen Schlafwagengesellschaft. Während diese ihre Waggons in einer französischen Fabrik, in St. Denis, erbauen läßt, sind jene ausschließlich russisches Erzeugnis und den Bedürfnissen in den ostasiatischen Provinzen genau angepaßt. Auf den Wagen finden wir die Aufschrift „Chinesische Ost-Eisenbahn", in russischer und chinesischer Schrift. Sie bestehen nicht aus gewöhnlichen eisernen, sondern aus gepanzerten Platten, die den Fahrgästen eine größere

Sicherheit gewähren. Dieſe Panzerwände laſſen ſich im Fall eines Eiſenbahnunglücks nicht ſo leicht wie die ſonſt angewendeten zuſammenquetſchen und gewähren vor allem bei einem Überfall oder gar im Kriegsfall zuverläſſigen Schutz. Eine Gewehrkugel würde ſie nicht durchbohren können. Außerdem ſind die Fenſter etwas kleiner und zwar ſo angebracht, daß man hinausblicken kann, ohne ſelbſt geſehen zu werden. Auch die Verteilung der Achſen iſt eine andere, denn zwei von ihnen liegen vorn, zwei hinten, während die Mitte unter dem Wagen frei bleibt. Man kann ihn daher bequem als Deckung benutzen, ſich unter ihm verſtecken, hindurchkriechen und den Feind überraſchen und beſchießen.

Die Seitengänge zeichnen ſich durch beſondere Breite aus. In den Coupés befindet ſich das elektriſche Licht nicht nur an der Decke, ſondern kann mittels einer Stehlampe auf dem Tiſch neben dem Schlafſofa oder wo man es ſonſt haben will, benutzt werden. In das geöffnete Fenſter kann ein anderes eingeſetzt werden, das aus feinem Draht geflochten iſt und Schutz gegen die im Sommer ſehr unangenehmen Moskitos gewährt.

Außerdem hat ſich im Speiſewagen auch noch ein Platz für ein Pianino gefunden, das ſich aber nicht als Bringer holder Harmonien erwies, ſondern bei den Paſſagieren nur wehmütige Gefühle hervorrufen konnte. Im Verhältnis zu der Art, wie dieſes Inſtrument verſtimmt war, mußten die abgeſpielten Flügel, die man in Berliner Studentenkneipen findet, als köſtliche Bechſteins erſcheinen. Es war überhaupt unmöglich, auf dieſer muſikaliſchen Mißgeburt Melodien hervorzuzaubern, die Erinnerungen an eine beſtimmte Kompoſition hervorriefen. Vielleicht wäre das möglich geweſen, wenn man immer

nur die falſchen Töne angeſchlagen hätte, denn die richtigen verwandelten ſich in eine Marter für das Ohr.

Nachdem ſich ein paarmal dilettantiſch geübte Finger darauf verſündigt hatten, trat ein Ausſchuß unſerer Geſellſchaft zu einem Rat zuſammen, der jeden, der dies böſe Beiſpiel befolgen wollte, mit allgemeiner Verachtung bedrohte. Dies Mittel verſagte nicht, und wir hatten ſeitdem vor weiteren Attentaten auf unſere Ohren Ruhe. Der Anblick von dergleichen Klapperkaſten in den Zügen, die ich ſpäter benutzte, rief zunächſt ein wahres Angſtgefühl hervor, daß ſich wieder jemand darauf verſuchen könnte. Das klaſſiſche Beiſpiel eines Pianinos, wie es auf der Reiſe ſein ſoll, lernten wir übrigens erſt auf einem deutſchen Schiff während der Fahrt nach Schanghai kennen, denn das Klavier, das dort im Speiſezimmer aufgeſtellt war, erwies ſich zur Hälfte als ſtumm und glich einem Ungeheuer, dem die meiſten Zähne ausgefallen waren.

Neben dieſen Mandſchureizügen, die in jeder Beziehung auf der Höhe der modernen Technik ſtehen, verkehrt auf der Strecke nach Dalny, allerdings nur einmal im Monat, auch noch ein älterer Zug, der von der Transbaikalbahn zwiſchen dem Baikalſee und der öſtlich nach der Schilka führenden Strecke herübergenommen iſt. Seine Einrichtungen ſind zum Teil ungenügend, da die Motoren für die elektriſche Beleuchtung mehrere Nächte verſagten und wir gezwungen waren, uns mit Kerzenlicht zu begnügen. Originell war es auch, daß der Oberkondukteur, als die Temperatur in kurzer Zeit von vierundzwanzig Grad Reaumur auf vier Grad herabſank, ſich nicht entſchließen wollte, die Coupés heizen zu laſſen. Er hielt ſich an die Verordnung, daß damit nicht vor dem erſten September ruſſiſchen Stils begonnen werden dürfe. Wir

hatten aber keine Lust, in der Nacht mit den Zähnen zu klappern, und machten ihm so lange ernste Vorstellungen, bis er sich entschloß, von der nächsten größeren Station die Erlaubnis zum Heizen einzuholen. Erst dann flammten die Holzstöße in den Öfen auf, um alsbald eine wohltuende Wärme zu verbreiten.

Eine vierte Gattung von Eisenbahnzügen lernte ich auf der Rückreise von Irkutsk nach Moskau kennen, wobei ich den russischen Schlafwagen benutzte. Er machte seinem Namen insofern Ehre, als weder die Kondukteure noch die Kellner im Speisewagen eine andere Sprache als die Turgenjews und Tolstois verstanden. Dabei befanden sich im Zuge vier französische Offiziere, die drei Jahre bei der Besatzung in Peking gestanden hatten, ein amerikanischer General mit seiner Tochter, mehrere Ungarn und Deutsche, die kein Wort russisch kannten. Die Ärmsten mußten die Zeichensprache zur Hilfe nehmen, wenn sie etwas zu essen oder zu trinken verlangten, oder bildeten sich ein schreckliches Kauderwelsch, das zu den drolligsten Mißverständnissen führte.

Eine Weile machte es mir Vergnügen, den Dolmetsch zu spielen, aber auf die Dauer war dies Geschäft doch zu langweilig und fruchtlos. So wurde denn weiter lustig eine Gabel gebracht, wenn der Senftopf verlangt war, und eine Serviette mit einer Flasche Rotwein verwechselt, falls nicht drei Portionen Kohlsuppe statt einer auf den Tisch kamen. Die russische Küche zeichnete sich übrigens durch Wohlgeschmack und Abwechslung aus, und die nationalen Gerichte, die man zu kosten bekam, erfreuten sich allgemeinen Beifalls. Auch war es den meisten Passagieren willkommen, daß sie nicht wie bei den internationalen Zügen auf bestimmte Stunden für die Mahlzeit angewiesen

waren, ſondern Kuverts zu feſten Preiſen ſowie Gerichte à la carte zu jeder Tageszeit haben konnten.

Die Bibliothek des ruſſiſchen Zuges von Irkutsk nach Moskau enthielt eine große Anzahl belletriſtiſcher Werke, die ſchönen Ausgaben ruſſiſcher Klaſſiker, die A. F. von Marcks, der Herausgeber der Wochenſchrift „Niwa“, in Petersburg veröffentlicht hat, viele Werke über Sibirien, franzöſiſche und engliſche Romane, nur kein einziges deutſches Buch. Darin drückte ſich eine entſchiedene Unhöflichkeit aus, denn mindeſtens die Hälfte der Paſſagiere konnte deutſch ſprechen und leſen. Selbſt Berthold Auerbach und Friedrich Spielhagen, der ſich bei unſeren ſlawiſchen Nachbarn ungemeiner Beliebtheit erfreut und als Ausdruck des modernen Liberalismus verehrt wird, waren nur in ruſſiſcher Überſetzung vorhanden. Hingegen lagen neben franzöſiſchen illuſtrierten Wochenſchriften und Witzblättern auch die „Fliegenden Blätter“ und die „Luſtigen Blätter“ aus, ſelbſtverſtändlich in Nummern, die fünf bis ſechs Wochen alt waren.

Bei der Hinreiſe war von Irkutsk an die Verbindung mit Europa überhaupt völlig abgeſchnitten. Die Ablieferung von Briefen, die man erwartete, erwies ſich als unzuverläſſig. Man konnte nach Hauſe telegraphieren, aber nicht auf der Station ſelbſt, wo keine Depeſchen nach dem Ausland angenommen wurden, ſondern mußte erſt das Telegraphenamt in der Stadt aufſuchen. Aber an welchem Punkt der ſibiriſchen Bahn durfte man mit Beſtimmtheit auf eine Antwort rechnen? Das, was die ruſſiſchen Blätter an Ort und Stelle brachten, konnte unſeren Wiſſensdurſt nicht befriedigen und erwies ſich ebenfalls als veraltet.

So verſank gewiſſermaßen die europäiſche Welt hinter

uns, und es gab keine Mittel und Wege, die Verbindung mit ihr wieder herzuſtellen. Aber eine ganz neue und kaum geahnte Welt ſtieg dafür vor uns auf und ſprach in beredter Weiſe, mit lebhaften Bildern zu unſern Sinnen. Die Eiſenbahn brachte durch den unendlich langen Einſchnitt, den ſie in den aſiatiſchen Kontinent macht, überall neues Leben hervor und ließ mit überraſchender Gewalt eine friſche Kraft hervorſprudeln, von deren Bedeutung ſich niemand an ſeinem Arbeitstiſch zu Hauſe eine Vorſtellung machen konnte.

# Von Moskau nach Tſcheljabinsk.

Wir haben den ſibiriſchen Eiſenbahnzug zunächſt nicht nach den einzelnen Strecken, ſondern in ſeinen beiden, vorläufig noch getrennten Teilen von Moskau bis zum Baikalſee, und vom Baikalſee bis nach Dalny als Ganzes zu ſchildern verſucht. Wir betonten dabei, daß eine Reiſe von ſo rieſiger Ausdehnung etwas ganz anderes bedeute als bei uns. Man wird ſich bei dem Gedanken an eine ſo lange Fahrt im erſten Augenblick vielleicht etwas unbehaglich fühlen und ſich einen rollenden Kerker vorſtellen, in dem man der perſönlichen Freiheit beraubt iſt. Jedenfalls iſt es aber ein „fideles Gefängnis“. Die innere Einrichtung läßt nichts zu wünſchen übrig, und die Gefälligkeit des Aufſehers und ſeiner Gehilfen macht die Fahrt durchaus erträglich.

Man ſucht ſich einzuleben, betrachtet ſeine Mitreiſenden mit neugierigen oder mißtrauiſchen Blicken und ſtellt Dutzende von Fragen an den Kondukteur, der die Bettklappe herunterläßt und das nächtliche Lager mit friſchen Bezügen zurecht macht. Auf dem Gange vernimmt man eine mehrſprachige Unterhaltung, öffnet die Coupétür und lugt nach den fremden Geſichtern aus. Man erfährt, daß eine Gruppe von Paſſagieren eine Reiſe um die Welt unternommen habe.

Man sieht, wenn der Zug sich Sonnabends spät abends in Moskau in Bewegung setzt, im Geiste bereits das Ende der sibirischen Bahn und denkt an China und Japan, zu denen von ihrer letzten Station eine verhältnismäßig kurze Strecke führt. Drei Tage Fahrt auf der Eisenbahn oder zu Schiff mehr oder weniger spielen überhaupt keine Rolle. Es handelt sich ja um den größten Kontinent der Erde, den man in einer Fahrt durchqueren soll. Dann denkt man wieder an das Zunächstliegende, an die europäische Reise bis zum Ural. Wenn der sibirische Zug auch bereits in Moskau seinen Anfang nimmt, erwartet man das Seltsame und Überraschende doch erst nach dem Überschreiten dieses Gebirges.

Indessen gibt es auch bis dahin genug zu sehen. Man verschläft Tula, die Hauptstadt des gleichnamigen Gouvernements, aus der die bekannten Stahl- und Eisenwaren hervorgehen, und gelangt am Sonntag früh nach der Kreisstadt Rjashsk, die einen Kreuzungspunkt für die Bahnen nach Rjasan und Koslow bildet. Beim ersten Frühstück kommt man sich im Speisewagen schon etwas näher.

Die Gegend hinterläßt einen sehr behaglichen Eindruck. Wogende Getreidefelder umgeben uns, und dazwischen liegen große Dörfer, die in ihrer Bauart an das Leben in Südrußland erinnern. Vor allem steht auch die Pferdezucht in dieser Gegend auf anerkannter Höhe. Hinter Morschansk, wo die Bahn auf einer eisernen Gitterbrücke über die Zna eilt, entfaltet sich dasselbe Bild der Fruchtbarkeit im Wechsel von Feldern, auf denen das Korn bereits in voller Reife steht, und anmutig sich hinziehenden niedrigen Hügelketten.

Leider macht uns die Julihitze viel zu schaffen. An

dieſem Sonntag ſteigt unſer Thermometer mittags bereits auf fünfundzwanzig Grad Reaumur. Wir wollen etwas leſen und ſchreiben, aber es iſt unmöglich, denn alsbald fallen uns die Augen zu und die Hände in den Schoß. Erſt der Abend bringt ein wenig Kühle, wenn wir nach der anſehnlichen Stadt Penſa kommen, wo dem Dichter Lermontow, der den Kaukaſus in ſo genialen Schöpfungen verherrlicht hat, in dem ſchattigen Square neben der Kathedrale ein bronzenes Standbild errichtet iſt. Nun heißt es aber aufpaſſen, um die ſchönen Partien an der Wolga nicht zu verſchlafen. Zu dieſem Zweck laſſen wir uns in der Nacht von Sonntag zu Montag bereits um zwei Uhr des Morgens wecken. Unter dem leicht bewölkten Himmel ziehen bei einer ſilbergrauen Beleuchtung, die unſerer erwartungsvollen Stimmung entſpricht, mehrere kleinere Stationen, an denen wir nicht halten, vorbei. Schon gehen die Bauern mit Spaten und Hacke zu ihren Feldarbeiten aus. Ab und zu trabt ein Pferdchen in der Deichſel an uns vorbei. Überall erwacht die Natur zu friſchem Leben, regen ſich die Menſchen zu erneuter Tätigkeit.

Unſer Zug iſt bereits an der Grenze des Gouvernements Sſimbirsk angelangt und rollt am linken Ufer des Fluſſes Sſysran einher. Er erreicht die Kreisſtadt gleichen Namens und kommt dann in die Nähe des rechten Wolgaufers. Der heilige Strom der Ruſſen, der das Reich in ſeiner ganzen Ausdehnung durchfließt, der in der Geſchichte und Sage des Landes eine ſo große Rolle ſpielt und in Dichtungen und Liedern ſo vielfach verherrlicht wird, liegt als ſpiegelglatte Fläche vor uns. Wir ſchauen auf ihn aus den Fenſtern unſeres Zuges tief herab, der an dieſer Stelle ganz langſam fährt. Die Ufer, auf denen

das Geleise gelegt ist, sind hoch und fallen steil zum Fluß hinab. Sie bestehen außerdem nur aus lockerer Erde, so daß stärkere Erschütterungen die Massen leicht herabrutschen lassen könnten. Der Laie hat das Gefühl, daß an dieser Stelle eine Untermauerung der Ufer unumgänglich geboten ist, um bei Überschwemmungen und Regengüssen schweres Unglück zu verhüten. Die außerordentliche Steigerung des Verkehrs, die sich in jüngster Zeit auf dieser Strecke bemerkbar machte, hat die Gefahr noch wesentlich vermehrt, und die russische Behörde sollte den Passagieren das beruhigende Gefühl verschaffen, daß für ihre Sicherheit alle nötigen Vorsichtsmaßregeln getroffen sind.

Auf den Fluten des mächtigen Flusses erblicken wir schwer arbeitende Schleppdampfer, die Holzflöße von solcher Länge stromaufwärts ziehen, daß man sie für schmale Inseln halten könnte. Damit man die Ausdehnung dieser Flöße schon von weitem erkennen kann, sind zur Vermeidung von Zusammenstößen mit anderen Fahrzeugen am Ende ein paar flatternde Fähnchen angebracht. An einer Anlegestelle bemerken wir zwei jener großen Wolgadampfer, die nach dem Muster der amerikanischen Mississippidampfer in drei Etagen wie ein richtiges Haus übereinander gebaut sind und den Passagieren in den Kajüten und Speisesälen alle nur wünschenswerten Annehmlichkeiten bieten. Sie fahren von Twer die ganze Strecke bis hinunter nach Astrachan, wo sich das Wolgadelta zum Kaspischen Meer bildet. Am Ufer sind große Bassins für Petroleum und Naphtha aufgestellt, mit dem in Südrußland sowohl die Lokomotiven wie die Dampfschiffe geheizt werden. Auch bei unseren Maschinen bediente man sich längere Zeit dieses Materials. Es hat nur den

Übelstand, daß es einen nicht angenehmen, brenzlichen Geruch verbreitet, der beim Öffnen und Schließen der Tür in den Speisewagen dringt.

Nach einer halben Stunde erreichten wir die Station Batraki, während der Sonnenball sich herrlich über den Horizont erhob. Dann lag, während wir noch immer am Ufer blieben, etwa zwei Kilometer entfernt die Alexanderbrücke in ihrer ganzen Länge vor uns da. Sie wurde 1880 vollendet und zieht sich mit ihren dreizehn Öffnungen in einer Ausdehnung von vierzehnhundert Meter über die Wolga. Sie bietet dabei mit ihren steinernen Pfeilern und den eisernen Querlagen, aus denen sie sich zusammensetzt, einen imponierenden Eindruck. Dann macht der Zug, indem er sich vom Ufer etwas entfernt, einen Bogen und rollt nun langsam über die Brücke zwischen den gegossenen, gehämmerten und vernieteten, kunstvoll miteinander verbundenen Platten und Stäben hindurch. Sechs Minuten lang dauert diese Fahrt auf der Brücke, von der wir zu beiden Seiten die Ufer der Wolga erblicken, die tief zu unsern Füßen einherrollt. Auf der einen Seite steigen die Hügel sanft auf und nieder, während die Ufer sich auf der andern flach hinziehen.

Ein paar Stunden Schlaf und dann wieder hinaus auf die Plattform des Zuges, wo uns Ssamara mit der 1894 vollendeten, weithin sichtbaren Alexander Newski-Kathedrale begrüßt. Auf den Höhen, welche die Stadt umgeben, sind die Kumyß-Anstalten angelegt für die Aufnahme von schwächlichen, blutarmen, oder gar zu Schwindsucht neigenden Patienten, deren Kräfte sich beim Genuß des aus Stutenmilch zubereiteten Getränkes oft in überraschend kurzer Zeit heben.

Abends um halb neun Uhr kommen wir nach Ufa, einer Stadt, die Ende des sechzehnten Jahrhunderts zur Unterwerfung der Baschkiren gegründet wurde und die Hauptstadt des gleichnamigen Gouvernements bildet. Unser elektrisch beleuchteter, prächtig eingerichteter Zug fährt in die dunkle Halle ein, wo sich eine kaum zu unterscheidende Menge von Bauern in zerlumpten Kleidern und zweifelhaften Existenzen verschiedenster Gattung eingefunden hat. Man muß sich beim Aussteigen in acht nehmen, um nicht über einen der vielen Gegenstände zu stolpern, die auf dem Perron umherliegen, oder sich an einem Laternenpfahl zu stoßen.

In einer Ecke vernehmen wir lautes Schwatzen in russischer, französischer und deutscher Sprache und übermütiges Gelächter. Eine Truppe von dreißig Chansonettensängerinnen wird hier unter der Anführung einer höchst verdächtigen, alten dicken Dame befördert, um die Reise nach der Mandschurei anzutreten. In Charbin, wo die sibirische Bahn einen Strang nach Wladiwostok und einen anderen nach Port Arthur entsendet, sollen diese Schönen ihre Künste zeigen und später auf einem Schiff nach Amerika „verstaut" werden. Sie bekommen täglich fünfzig Kopeken Gehalt, was gerade für die Strümpfe ausreichen dürfte. Alles übrige müssen sie sich selbst verdienen.

In Ufa wurde bekanntlich vor kurzem der Gouverneur, als er sich allein im Stadtpark erging, meuchelmörderisch erschossen. Vielleicht befindet sich der Mörder, den man noch nicht gefaßt hat, in dieser unheimlich lauernden und beobachtenden Menschenmenge, die sich an unsern Zug heranzudrängen versucht. Die Kondukteure tun das ihrige, um die Lästigen zurückzuweisen, aber es hält

Ufa.

Kleine Station. Sibirien.

Digitized by Google

schwer, jeden einzelnen im Auge zu behalten, der nur zu leicht im Dunkeln auf den Zug hinaufklettern, die Gänge absuchen und auf der anderen Seite im Dunkeln wieder verschwinden kann. Wir lassen daher unsere Coupés schließen und betrachten das Schauspiel aus angemessener Entfernung, bis das dritte Zeichen zur Abfahrt ertönt.

Am Dienstag erreichen wir das bewaldete Hügelland des Ural. Eine Reihe landschaftlich fesselnder Bilder zieht an uns vorüber mit weiten Weideplätzen, auf denen ab und zu kleinere Ansiedlungen sichtbar werden. Der Horizont erweitert sich und wird begrenzt von vier bis fünf verschiedenen Bergrücken, die sich in mannigfaltiger Farbung und Beleuchtung hintereinander aufbauen. Dann verengt sich die Straße, durch die wir fahren. Die Granitfelsen rücken an den Bahnkörper unmittelbar heran und lassen kahle, steile, graue Wände zu beiden Seiten aufragen.

Besonders hübsch macht sich die Lage der Kreisstadt Slatoust im Gouvernement Ufa, wo sich seit 1811 eine von deutschen Meistern aus Solingen, Remscheid und Klingenthal angelegte staatliche Fabrik zur Herstellung kalter Waffen befindet. Auf dem Bahnhof werden in einer Bude Dolche, Messer, Spazierstöcke, Briefbeschwerer und gröbere Arbeiten aus Gußeisen in guter Ausführung und zu billigen Preisen feilgehalten.

Zehn Werst weiter, hinter Urshumka, erblicken wir zur rechten Hand auf einem Hügel einen Obelisken von Granit, der in russischer Schrift auf der einen Seite den Namen „Europa", auf der anderen „Asien" trägt. Wir sind auf dem höchsten Punkte der Strecke von Ssamara nach Tscheljabinsk angelangt. Unser Zug rollt ohne Pause über die Grenze der beiden Kontinente hinweg,

aber wir fühlen in unserer Phantasie etwas Unaussprechliches, die Ahnung einer anderen, unermeßlichen Welt, die sich vor uns auftut, die Nähe des gewaltigen Ländergebietes, wo sich die Menschheit wahrscheinlich zuerst dem Zustand tierischer Roheit entrissen hat.

Mehrere Seen öffnen sich vor unseren Augen. Der größte von ihnen ist der Ilmenskij-See, in dessen Nähe sich Goldgruben befinden. Dann folgt nach mehreren Stunden eine Station, die nicht nur für die Auswanderer von Wichtigkeit ist, sondern auch für uns eine besondere Bedeutung bekommen sollte.

Tscheljabinsk wird als Ausgangspunkt der sibirischen Bahn betrachtet, obwohl die Züge, die von hier in östlicher Richtung abgehen, zunächst das Gouvernement Orenburg kreuzen und damit in geographischem Sinne wieder europäisches Gebiet berühren. Aber den Eindruck, den man von dem Leben auf der Station und in der vier Werst entfernt liegenden Stadt empfängt, trägt ein ganz asiatisches Gepräge. Etwa zwanzig Gleise liegen nebeneinander, und unaufhörlich ächzen und pfeifen die Lokomotiven, welche die Waggons unter lautem Rasseln hin- und herschieben.

Während unser sibirischer Zug langsam in die Station fährt, verwickelt sich die Menge der Zuschauer zu einem dichten Knäuel, in dem sich einzelnes schwer unterscheiden läßt und nur die rote Mütze des Bahnhofsvorstehers als ruhender Punkt in der Erscheinungen Flucht zu erkennen ist. Tataren, Baschkiren und Sarten erscheinen in zerlumpten Kleidern vor uns. Russische Bauern tragen ihre geringen Habseligkeiten in einem Bündel unter dem Arm. Bettler und Kranke drängen sich an die Passagiere, während die Türen der Coupés geöffnet werden.

Wir sollen fünfzig Minuten Aufenthalt haben, Zeit genug, um das Leben, das sich auf diesem Punkt an der Grenze von Europa und Asien abspielt, genau beobachten zu können. Hier macht alles Halt, was in dem Neuland jenseits des Urals sein Glück versuchen will oder mit zertrümmerten Hoffnungen von dort wieder zurückkehrt.

In dem Wagenpark, der auf den Gleisen aufgestellt ist, unterscheidet man Coupés für den Transport von Gefangenen, die hinter vergitterten Fenstern und Türen sitzen und von Soldaten mit aufgepflanztem Gewehr bewacht werden, sowie vollständig eingerichtete Sanitätswagen. Ein unangenehmer Apothekengeruch entströmt ihnen. Man findet hier auch einen Wagen, der in eine regelrechte russische Kirche umgewandelt ist, um den Gläubigen sogar während der langen Reise den Ausdruck ihrer religiösen Empfindungen zu ermöglichen. Ein Gotteshaus in einem Eisenbahnzug, mit einem Altar, Muttergottesbild und brennenden Kerzen, mit Männern und Frauen, die sich unaufhörlich verneigen und bekreuzigen, bildet in jedem Fall eine der originellsten Errungenschaften des modernen Verkehrslebens.

Wir überlegen, wie wir die lange Zeit auf der Station möglichst nützlich anwenden können. Zeitungen gibt es überhaupt nicht, und von der Welt und ihrem Lauf sind wir hier völlig abgeschnitten. Dafür hat sich der Handel mit Postkarten auch im Ural eine Filiale zu verschaffen gewußt. Wir kaufen ein paar Dutzend davon, die von den Bergen, Feldern und Seen nur eine mäßige Vorstellung geben, und senden sie in die Heimat ab. Aber der Aufenthalt im Wartesaal ist unerträglich, denn überall sitzen und lagern in den unglaublichsten Stellungen an den Tischen und auf der Erde Auswanderer mit Kisten,

Paketen, Traglasten. Die Atmosphäre ist von einem unerträglichen Geruch erfüllt, und wir eilen ins Freie.

Da meldet uns der Stationsvorsteher, daß neun Werst vor uns sich ein Eisenbahnunglück ereignet habe. Ein Güterzug, der aus der Stadt Kurgan einen großen Buttertransport nach Rußland schaffen sollte, sei entgleist. Einer von den beiden Lokomotiven sei der Kessel geplatzt. Sie habe beim Umstürzen die andere mit sich gerissen, so daß sie nun beide neben dem Fahrdamm liegen. Zwölf Wagen seien völlig zertrümmert und, was das Traurigste dabei, neun Menschen, Zugführer, Kondukteure und Bauern, getötet worden. Drei Stunden sei die mindeste Zeit, die wir in Tscheljabinsk zubringen würden.

Wir suchen sie in der Stadt, die eine halbe Meile von der Station liegt, auf irgend welche Weise totzuschlagen. Auf ungepflasterten, schmutzigen Straßen fährt uns der Kutscher durch ein Birkenwäldchen nach der Stadt, wo es außer einem Volkstheater in antikisierendem Stil nur wenig zu sehen gibt.

Dergleichen Bühnen findet man gegenwärtig in vielen größeren Städten Rußlands. Sie verfolgen den Zweck, das einfache Volk von Völlereien und vor allem von dem verderblichen Schnapsgenuß fern zu halten, ihm eine harmlose Zerstreuung zu gewähren und, wenn auch zunächst mit bescheidenen Mitteln, es an künstlerische Genüsse heranzuziehen. Statt des Alkohols, der ganze Generationen verwüstet und das Volk körperlich und sittlich zugrunde richtet, fließt hier der wohlschmeckende, duftende, Leib und Seele erwärmende Tee in Strömen. In Petersburg lernte ich in dem „Narodnij Dom" (Volkshaus) ein Unternehmen dieser Art im größten Stil kennen,

und es scheint, daß dieses Vorbild auf ganz Rußland einen wohltätigen Einfluß ausgeübt hat.

Wir unternehmen eine Rundfahrt durch die ungepflasterten Straßen der Stadt und machen einem Geschäft, in dessen Schaufenstern wir die beliebten bunten Uralsteine finden, einen Besuch. Die Verkäuferin zeigt uns allerlei wertlose Fassungen, während wir die einfachen Steine besitzen wollten, um sie zu Hause künstlerisch formen zu lassen. Die Verkäuferin scheint dergleichen Sachen nicht zu führen, und schon fassen wir den Türgriff, um uns wieder zu entfernen. Da bringt sie einen ganzen Kasten mit den gewünschten Sachen in allen nur denkbaren Farben und Formen herbei, die in der Tat niedlich aussehen, sehr billig sind und infolgedessen reißenden Absatz finden. Der Kutscher macht uns auf ein Restaurant aufmerksam, in dem wir uns erfrischen können. Wir betreten eine Holzbude und werden vom Kellner durch eine Reihe von Zimmern geführt, die einen entsetzlich muffigen Geruch ausströmen. Schließlich gelangen wir zu einem Büfett mit einer Auswahl halb verfaulter Delikatessen als hors d'oeuvre. Wir machen schleunigst Kehrt und fahren wieder zur Station zurück, um den Zug nicht zu versäumen, der nach unserer Meinung bald weiterfahren muß. Von dem Oberkondukteur erfahren wir jedoch, daß die Aufräumungsarbeiten an der Unglücksstätte erst gegen Abend beendet sein können. Die Sache wird immer unheimlicher. Um unsere Angehörigen und Freunde zu beruhigen, setzen wir Telegramme auf, in denen wir mitteilen, daß unser Luxuszug von der Katastrophe unberührt geblieben ist. Aber die Telegraphistin macht in ihrem Bureau ein verdutztes Gesicht, als sie auf der Adresse den Namen „Charlottenburg" liest. Ich

erkläre ihr, daß es sich um Charlottenburg bei Berlin handelt. Das sei ihr nicht unbekannt, erwidert sie, aber auf der Station würden keine Depeschen nach dem Ausland befördert. Wo also denn? Im Telegraphenamt, das sich in der Stadt befindet. Ich habe keine Lust, den Weg auf den holprigen Straßen nochmals zurückzulegen, und ersuche einen mir unbekannten Herrn, der mir seine Dienste anbietet, das Telegramm für mich zu besorgen.

Tscheljabinsk ist durch den Bau der sibirischen Bahn, deren Eingangstor die Stadt bildet, zu neuem Leben erweckt worden und zählt gegenwärtig zwanzigtausend Einwohner. Aus einem unbedeutenden Ort ist sie zu einem wichtigen Mittelpunkt des Verkehrs zwischen Europa und Asien geworden. In den Schuppen stehen oft Tausende von Güter- und Personenwagen. Die russischen Kolonisten müssen hier Halt machen, um sich der Prüfung ihrer Pässe zu unterwerfen und Anweisungen auf den Erwerb von Ländereien zu empfangen. In den Schuppen finden wir Küchen, Baderäume, Krankenstuben sowie lange Tische und Bänke für das Einnehmen der Mahlzeiten. Hier herrscht ein beständiges Kommen und Gehen, Fragen und Antworten, eine Mischung von Geduld und Verzweiflung bei den Bauern, die mit ihren Frauen und Kindern, ihren zusammengeballten Habseligkeiten sich im fernen, fremden Lande ein neues Heim gründen wollen.

Wir liegen auch am Abend mit unserem Zuge fest und erfahren nichts Bestimmtes, wann wir endlich erlöst werden dürften. Der Postzug setzt sich in der Richtung, die für uns versperrt ist, in Bewegung und erreicht die Unglücksstätte. Dort steigen die Passagiere um und bedienen sich anderer Wagen, die von der entgegengesetzten Seite von der nächsten Station herangeschoben werden.

Bei unserm Luxuszuge ist dies Verfahren aber nicht durchzuführen, da sich so schnell keine Ersatzwagen beschaffen lassen. Wir müssen uns also in Geduld fassen und warten.

Auch unsere Dämchen, die wir in Ufa verloren hatten, finden sich in Tscheljabinsk wieder ein, trippeln mit hochgezogenen Röcken unter aufgespannten Regenschirmen durch den aufgeweichten Boden und begeben sich in den Wartesaal. Ein paar von ihnen besehen sich unsern Zug und werden von Mitreisenden, die für billige Reize empfänglich sind, zu einer Flasche Sekt eingeladen. Alsbald hört man ausgelassenes Lachen und helles Gläserklingen. Die Bauern recken die Hälse und betrachten staunend, was im Innern des Zuges vorgeht. Aus dem Tage ist die Nacht geworden, ohne daß wir uns in Bewegung gesetzt haben. Auch am nächsten Morgen, Mittwoch, liegen wir noch fest. Die Katastrophe muß allerdings sehr ernst gewesen sein, wenn man mit der Beseitigung ihrer Spuren so lange zu tun hat.

Unser Gespräch dreht sich natürlich mit Vorliebe um das Vorgefallene. Wir waren geneigt, darin eine üble Vorbedeutung für die Fortsetzung unserer Reise zu erblicken. Unsere Stimmung wurde auch dadurch in keiner Weise gehoben, daß drei Unterbeamte, die mit dem verunglückten Güterzuge gereist waren, sich bei uns einfanden und von den verrenkten Armen und Beinen erzählten, mit denen sie glücklicherweise davongekommen waren. Eine wahrhaft klassische Ruhe bewahrte von uns eigentlich nur eine Exzellenz aus dem russischen Finanzministerium, ein Deutsch-Russe, der bis nach Irkutsk reisen wollte, um dann eine verwickelte Expedition, zuerst zu Wagen, dann zu Roß und endlich auf dem Schiff nach der Lena anzutreten. Er hatte von seiner Behörde den Auftrag erhalten, bei den

Unternehmern, die an den Ufern dieses Flusses Goldwäschereien unterhalten, die Steuerschraube schärfer als bisher anzuziehen. Unsere Exzellenz meinte, wir könnten doch froh sein, daß nicht wir, sondern andere von dem Unglück betroffen wurden. Er äußerte ferner, daß bei solchen Gelegenheiten getötet zu werden, nicht so schlimm wäre, als mit zerbrochenen und traurig zusammengeflickten Gliedern weiter durchs Leben humpeln zu müssen. Ein schöner Trost, der uns nicht gerade erheiterte.

Vierundzwanzig Stunden sind bereits vergangen, und noch immer wissen wir nicht, wann es weiter gehen soll. Ich sitze in meinem Coupé, das mir niemand streitig machen darf, hinter dem Vorhang, der das allzu grelle Sonnenlicht mildert, am Fenster und vertraue die Eindrücke dieser bewegten Stunden meinem Tagebuch an. Ich höre beständig das Pfeifen der Lokomotiven, das Rollen der Eisenbahnwagen, das Gewirr von hundert Stimmen in verschiedenen Sprachen. Auf das Trittbrett des Zuges hat sich ein kleiner Junge hinaufgeschwungen und bettelt um eine Gabe. Ich gebe ihm fünf Kopeken, um Ruhe zu haben. Natürlich erreiche ich dadurch aber nur das Gegenteil, denn in wenigen Minuten kommt ein zweiter und dritter Bettler, so daß es mit dem Arbeiten nichts wird. Nun ist ein voller Tag auf der Station verloren gegangen. Endlich, Mittwoch mittag, setzt sich unser sibirischer Zug wieder in Bewegung.

Selbst nachdem die Aufräumungsarbeiten so lange gedauert hatten, bekamen wir beim Vorbeifahren noch ein grauenvolles Bild der Zerstörung zu sehen. Die zweite Lokomotive hatte sich, als die Explosion erfolgte, wie ein wild gewordenes Ungetüm aus der Urwelt unter dem gewaltigen Druck der Wasserdämpfe mit dem geplatzten

Kessel aufgebäumt, war auf den Tender der ersten Maschine gesprungen, hatte jenen von ihr abgerissen und war mit ihm den etwa acht Fuß hohen Fahrdamm hinabgestürzt. In demselben Augenblick war aber auch die erste Lokomotive aus dem Gleise gestoßen und auf die andere Seite des Dammes hinabgeschleudert worden.

Die Waggons lagen mit eingedrückten Seitenwänden und abgebrochenen Rädern neben- und übereinander als riesiger Haufen von eisernen Stäben, Platten und Stufen. Die Schienen waren aus dem Unterbau gerissen und wie Draht verbogen. Die unmittelbare Nähe der großen Auswandererstation ermöglichte es in kurzer Zeit, mehrere hundert Arbeiter nach der Unglücksstätte zu befördern. Im Wald und auf freiem Feld war ein ganzes Lager für die Arbeiter errichtet worden, die Zelte aufgeschlagen hatten und mit Pferden und Wagen herbeigeeilt waren, um den Verunglückten zu helfen und die Spuren der Katastrophe zu beseitigen.

Unser Zug schlich vorsichtig über die Stelle hinweg, wo noch alles an die traurige Begebenheit des vorausgegangenen Tages erinnerte. Zur Beruhigung konnte uns allerdings der Umstand dienen, daß es sich hierbei nicht um einen Mangel bei der Ausführung der Bahn, sondern um die unglaubliche Leichtfertigkeit eines wahrscheinlich angesäuselten Lokomotivführers handelte.

# Von Tſcheljabinsk nach Irkutsk.

Die weſtſibiriſche Linie umfaßt die Strecke von Tſchelſabinsk bis zum Übergang über den Ob bei Kriwoſchtſchekowo, die mittelſibiriſche reicht von hier bis nach Irkutsk. Der Luxuszug braucht für dieſe beiden Strecken die Zeit von einem Mittag bis zum Morgen des darauffolgenden fünften Tages. Hinterläßt die Fahrt über den Ural eine Fülle gefälliger und romantiſcher Eindrücke, die an den Harz oder Thüringen erinnern, ſo verändert ſich der Charakter der Landſchaft bis Irkutsk völlig. Die Bahn durchzieht auf einer Strecke von zweitauſendzweihundertfünfzig Kilometern ausſchließlich flaches Gebiet, deſſen Charakter durch Wald und Steppe beſtimmt wird. Die Bahn würde keinerlei Schwierigkeiten zu überwinden haben, wenn die mächtigen ſibiriſchen Ströme nicht zu langgeſtreckten und kunſtvollen Brückenbauten genötigt hätten.

Gerade die Flüſſe waren es aber, die den Beginn der Arbeiten an verſchiedenen Stellen erlaubten, ſo daß die Linie mit einer Schnelligkeit hergeſtellt werden konnte, die ohne Vergleich daſteht.

„Von den Angriffspunkten aus“ ſagt Wiedenfeld in dem Buche, auf das wir uns ſchon vorher bezogen, „wird im neuerdings ſogenannten teleſkopiſchen Verfahren vorgerückt, wie es zuerſt in großem Umfang beim Bau der

amerikanischen Pacificbahn ausgebildet worden ist und jetzt bei allen, durch unwirtliche wegelose Gegenden führenden Erschließungsbahnen angewendet wird; der zuerst oberflächlich hergestellte Schienenweg bildet die Zufuhrstraße für die weiteren Teile, so daß der teure Landtransport fast ganz vermieden werden kann. Auch das Baupersonal wohnte bei der Erbauung der sibirischen Bahn, hierin dem Bau der transkaspischen Bahn folgend, zu großem Teil in einem Eisenbahnzuge, der mit dem Fortschreiten des Baues von der Lokomotive des Materialienzuges während des Entladens vorgeschoben wurde: man sparte dadurch erheblich an Wagen und hatte durch die Ausnützung der doch unter Dampf stehenden Lokomotive nur geringe Kosten für die Beförderung des Wohnzuges aufzuwenden."

Von Tscheljabinsk ist die Anlage der sibirischen Bahn bis zu ihrem Endpunkte eingleisig, und es bedarf keiner besonderen technischen Vorbildung, um zu erkennen, daß sie, namentlich auf der Strecke bis Irkutsk, zu schnell und ohne genügende Berücksichtigung des lebhaften Verkehrs gebaut ist, der sich auf ihr alsbald entwickeln sollte. Die Zahl der Ausweichestellen ist allerdings eine so große, und der Aufenthalt auf den Stationen, wo ein Zug von der entgegengesetzten Richtung erwartet wird, eine so lange, daß damit eine Gefahr für die Sicherheit des Verkehrs nicht verbunden ist. Die Konstruktion der Brücken über die sibirischen Ströme, die aus dem Innern Asiens hervorbrechen und sich den Weg zum Nördlichen Eismeer bahnen, verdient um so mehr Anerkennung, als sie mit großen Schwierigkeiten verbunden war. Das Bett dieser Flüsse schwillt im Frühling außerordentlich an, tritt über die flachen Ufer und überschwemmt das Land in weitem

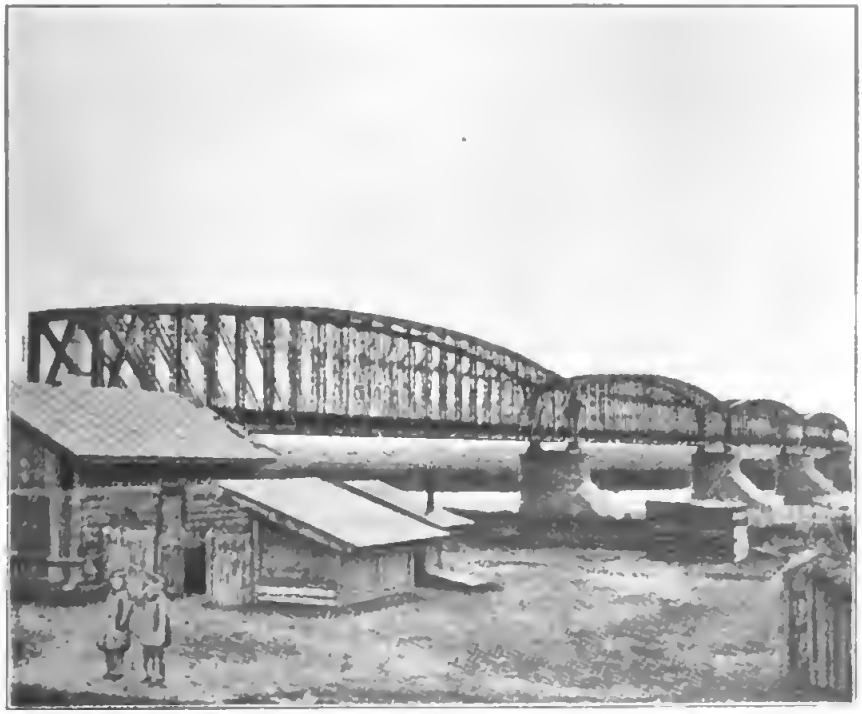
Umkreise. Wegen der Schiffahrt mußte man hohe, steinerne Pfeiler in dem starken Gefäll des Wassers errichten und die Bogenspannung der Brücken ungemein weit ausführen. Auch diese entsprechen dem eingleisigen Betrieb der Bahn, und es dürfte große Mühe verursachen, sie später für ein zweites Gleis zu verbreitern. Modelle von ihnen waren in der russischen Abteilung der letzten Pariser Weltausstellung mit der Anlage der Caissons, die in die Flüsse gesenkt wurden, den Granitpfeilern und den eisernen, vergitterten Bogenführungen zu sehen.

Die Brücke über den Tobol bei Kurgan ist 470, die über den Ischim bei Petropawlowsk 235 Meter lang. Unmittelbar vor Omsk führt eine 685 Meter lange Brücke über den Irtysch. Noch hundert Meter länger ist die Eisenkonstruktion, die bei Kriwoschtschekowo über den Ob errichtet ist. Am imponierendsten macht sich der sechs Bogen umspannende Brückenbau bei Krasnojarsk, der sich hinter der hübsch gelegenen Stadt in einer Länge von 925 Metern über den Jenissei hinzieht.

Daneben finden sich aber auf der west- und mittelsibirischen Strecke über Bäche und schmale Schluchten auch eine Anzahl Holzbrücken, die beständig ausgebessert werden müssen, um den lebhaften Eisenbahnverkehr aushalten zu können. Sie werden aber bereits in großer Anzahl in eiserne umgewandelt, so daß auch dieser Mangel, der sich übrigens bei dem Bau der amerikanischen Pacificbahn anfänglich ebenfalls bemerkbar gemacht hat, in nicht zu langer Zeit beseitigt sein wird.

In ähnlicher Weise sucht man auch den Unterbau der Gleise an solchen Stellen, wo er sich als zu schwach erwiesen hat, zu verbessern. An einzelnen Strecken hat man mehrere Werst lang ganz neue, höhere Dämme neben den alten

Brücke über den Jeniſſei.



Brücke über den Tobol.

Digitized by Google

niedrigen aufgeschüttet, die bei starken Regengüssen leicht unterspült wurden.

Von den Naturgewalten, mit denen man beim Bau der sibirischen Bahn zu kämpfen hat, konnten wir uns später in der Mandschurei ein Bild machen. Dort hatte bei der Station Schache ein furchtbares Unwetter getobt, mit unaufhörlichen Regengüssen einen kleinen Fluß anschwellen lassen und dadurch einen Damm, der sein Bett einschloß, zerrissen. Die Gegend wurde in wenigen Stunden meilenweit unter Wasser gesetzt, das massive Stationsgebäude zum Teil aus dem Fundament gehoben, zum Teil abgebröckelt und zerbrochen. Ein ganzes Dorf war dabei zerstört worden, und die armen Bewohner wateten bis an die Hüften im Wasser, um zu retten, was möglich war.

Aber schon früher, hinter Omsk, waren wahre Ströme von Regen herniedergestürzt, die uns zwar gegen Hitze, Staub und Mücken schützten, aber für die Sicherheit der Fahrt bedenklich zu werden schienen. Die Dämme wurden in kurzer Zeit derartig ausgewaschen, daß die Schwellen zum Teil freilagen und man mit dem Spazierstock oder Regenschirm in den lehmigen, weichen Boden tief hineinstoßen konnte. Der Regen strömte immer heftiger hernieder, so daß man weder auf den Stationen spazieren gehen noch auch durch die beschlagenen Fenster ins Freie sehen konnte.

Unsere Petersburger Exzellenz, welche den Goldsuchern an der Lena in ihre Geschäftsbücher sehen soll, macht ein trübes Gesicht und spricht von der Möglichkeit, daß wir unter der Last des Zuges auf einem Boden, der nicht einmal durch Schotterung befestigt ist, recht ungemütlich abrutschen könnten. Aber schneller, als wir es hoffen durften, lacht uns wieder die Sonne, und auch in der Landschaft voll-

zieht sich eine charakteristische Veränderung. Die Heide, die so lange vorgeherrscht hatte, bedeckt sich mit Sträuchern. Die Bäume treten erst vereinzelt, dann gruppenweise hervor, bis sich der Birkenwald zu beiden Seiten der Bahn schließt.

Bei der Anlage der sibirischen Bahn fällt es auf, daß sie die größeren Städte, die dadurch miteinander verbunden werden, nicht in allen Fällen unmittelbar berührt, sondern zwischen ihnen und den Stationen einen oft beträchtlichen Zwischenraum läßt.

Während der Fahrt hat man das Gefühl, daß der Schienenweg bis nach Irkutsk in einer einzigen geraden Linie angelegt ist, die von Westen nach Osten führt. Mehrere Meilen weit erblickt man auf den Ausweichestellen nach beiden Richtungen das Gleis als eine immer mehr zusammenlaufende Doppellinie bis zum Horizont. Wird in der Nacht ein Zug erwartet, so erkennt man die rot leuchtenden Augen der Lokomotive, die entgegenkommt, als kleine, im Dunkeln aufblitzende Punkte oft zwanzig Minuten lang, bevor sie in die Station einrollt.

Erst auf der Karte bemerkt man, daß diese anscheinend gerade Linie eine Menge Schwingungen macht und langsam auf- und niedersteigt, ohne daß die Passagiere es merken. Hinsichtlich der Annäherung an die Städte hat man die Entscheidung nur davon abhängig gemacht, inwieweit sich Schwierigkeiten, die mit der Bodenformation und dem Lauf der Flüsse zusammenhängen, am besten überwinden ließen. Bald mußte man einen Sumpf umgehen, bald erwies sich die Überbrückung der Ströme in unmittelbarer Nähe der Stadt als schwierig.

Bei kleineren Ortschaften hat man es nicht für lohnend

erachtet, sich bei der Anlage der Bahn nach ihnen zu richten, sondern angenommen, daß sie, soweit es ihre Entwicklungsfähigkeit erlaubt, ihr allmählich von selbst zustreben werden. In anderen Fällen hat man es für zweckmäßiger gehalten, lieber Zweigbahnen zu bauen, anstatt mit der Hauptlinie einen Umweg zu machen. Auf diese Weise entgeht den Passagieren der Anblick mehrerer Städte, die für die Entwicklung Sibiriens von Bedeutung sind.

Nur die lange Reihe von Baracken, die für die Auswanderer aufgeschlagen sind, und die Menge von Männern, Frauen und Kindern, die mit Säcken, Körben und Bündeln ein armseliges Nachtquartier in den Schuppen oder im Freien beziehen, lassen darauf schließen, daß sich hier ein Mittelpunkt für die Landverteilung und Ansiedelung befinden muß. Als charakteristisch fällt es ferner auf, daß auf jeder Station eine Annahmestelle für die vom Staate eingeführten Sparkassen eingerichtet ist. Sie haben großen Anklang bei der russischen Bevölkerung gefunden. Ihre Einnahmen erfahren von Jahr zu Jahr eine bedeutende Steigerung und liefern zum Teil die Mittel für den weiteren Ausbau der sibirischen Bahn.

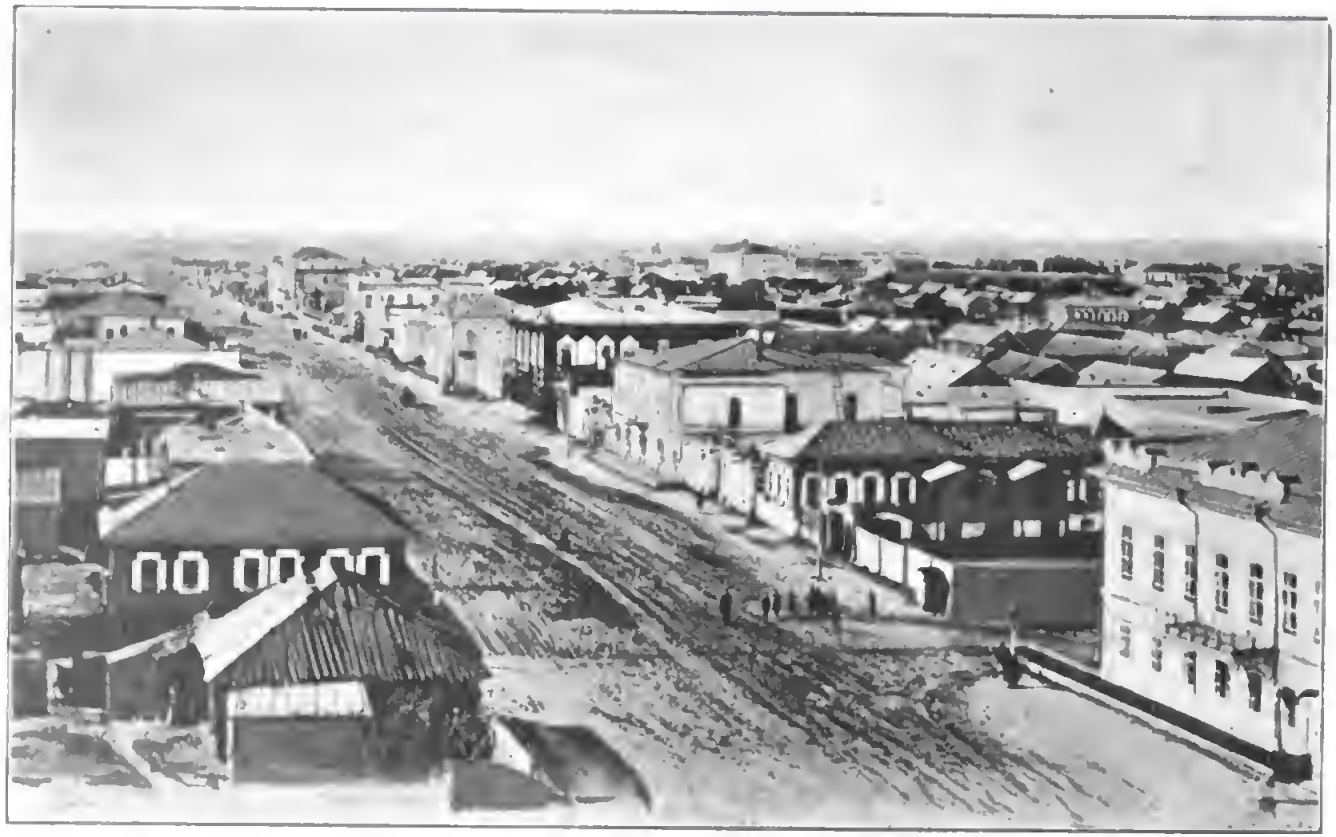
Schon Tscheljabinsk liegt, wie erwähnt, von der eigentlichen Stadt entfernt und wird mit ihr durch ein Birkenwäldchen verbunden. Da es sich hier um einen lebhaften Kreuzungspunkt der Eisenbahn handelt, wo die Auswandererzüge zusammengestellt werden, war es wichtig, ein offenes Terrain zu finden, auf dem man sich mit der Anlage der Gleise, den Wagenparks, den Maschinenwerkstätten, den Arbeiter- und Auswandererbehausungen, je nachdem der Verkehr sich steigert, nach allen Richtungen frei entwickeln konnte.

Kurgan hat über zehntausend Einwohner und liegt

am rechten Ufer des Tobol. Der Name der Stadt erinnert an die runden, zur Form eines Hügels oder Kegels aufgeschichteten Gräber, die sich im südlichen und östlichen Rußland, vor allem aber in Sibirien und Mittelasien finden. Im Innern sind sie mit Stein oder Holz ausgebaut und enthalten Skelette von namhaften Heerführern und Fürsten aus längst entschwundener Zeit. Der Schmuck von Bronze, Silber oder Gold, mit dem man die Toten in die Erde senkte, sollte ihnen als Zeichen weltlicher Macht und Herrlichkeit bleiben, bis unsere Zeit, von Forschertrieb oder Gewinnsucht beseelt, den Toten die Ruhe störte, genau so, wie es bei unsern Hünengräbern der Fall war. Eine schöne Sage steht mit dieser Stadt in Verbindung. Es heißt, ein reicher Tatarenfürst habe seiner schönen und zärtlich geliebten Tochter nach ihrem Tode einen solchen Kurgan errichten lassen, der von rohen Händen wiederholt nach Schätzen durchwühlt wurde. Die Verstorbene habe den Schimpf, der ihr angetan wurde, nicht ertragen können. In einer klaren Sommernacht habe sie sich plötzlich aus dem Grabhügel erhoben, sei in einem silberglänzenden Wagen durch die Luft davon geflogen und dann in einem benachbarten See verschwunden.

Gegenwärtig bildet Kurgan einen wichtigen Platz für den Transport der Butter, die in dieser Gegend gewonnen wird. Man erblickt auf den Stationen ganze Reihen von Wagen, in denen die Butter, in Eis verpackt, nach dem europäischen Rußland verschickt wird. Sie gelangt dann über Libau oder Petersburg nach Kopenhagen, wo sie als dänische Butter besonders in England ein weites Absatzgebiet findet.

Ebenso weit von der Eisenbahnstation ist Petropawlowsk entfernt. Die Stadt wurde im Jahre 1752 zum



Stadt Kurgan.

Schutz gegen die Überfälle der Kirgiskaisaken am Ufer des Ischim angelegt und auf den Namen der beiden Apostel Peter und Paul getauft. Bald entwickelte sich hier ein wichtiger Sammelpunkt für die Handelsartikel, die aus Mittelasien von der Bucharei bis nach China eingeführt wurden.

Unter den 20000 Einwohnern befinden sich 35 pCt. Mohammedaner. Ein besonderer Tauschhof wurde eingerichtet, der aus hundertsiebenunddreißig kleineren, steinernen Buden besteht. Sie sind durch ein großes Dach miteinander vereinigt und öffnen ihre Läden nach dem innern rechtwinkligen Platz dieser merkwürdigen Anlage, wo die Erzeugnisse Rußlands gegen die Asiens ausgewechselt werden. Außerdem besitzt Petropawlowsk große Schlächtereien sowie Anstalten für die Verarbeitung von Tierprodukten, Gerbereien, Wollwäschereien, Talgsiedereien usw. Kurgan, die vorher erwähnte große Station für die Butterausfuhr nach dem Westen Europas, und Petropawlowsk sind gegen zwei Kilometer von der Stadt entfernt.

Um nach Omsk zu gelangen, muß man sich einer Zweigbahn bedienen, die vom Bahnhof nach der über drei Kilometer weiter gelegenen Hauptstadt des früheren Generalgouvernements Westsibirien mit ihren fünfzigtausend Einwohnern führt.

Die Gründung und Entwicklung von Omsk fällt in die spätere Zeit der Kolonisierung von Sibirien. Erst zu Anfang des achtzehnten Jahrhunderts erkannte man die Bedeutung des Punktes, wo der Om sich in den Irtysch ergießt. Die Nachrichten, die über den goldhaltigen Boden dieser Gegend in Petersburg einliefen, veranlaßten Peter den Großen, dorthin eine Expedition auszurüsten. Die

ersten hölzernen Befestigungen wurden im Jahre 1717 am linken Ufer des Om angelegt, erwiesen sich aber bald als unzureichend. Es wurde daher im Jahre 1765 eine neue Festung nach dem Vaubanschen System und an der jetzigen Stelle, dem rechten Ufer des Om, angelegt.

Die Stadt besteht auch gegenwärtig mit wenigen Ausnahmen — das Kadettenhaus ist ein Steinbau — aus hölzernen, einstöckigen Häusern. Eine Brücke verbindet die beiden Teile der Stadt miteinander. Der Boden ist sandig und salzhaltig, die Luft trocken, das Klima im allgemeinen ungesund. Die Temperatur ist starken Schwankungen unterworfen. Heftige Winde und viele Niederschläge machen den Aufenthalt in dieser Gegend wenig angenehm.

Omsk bildet gegenwärtig den Sitz für die Verwaltung des Steppen-Generalgouvernements und des Gebiets Akmolinsk. Unter den dreizehn griechisch-katholischen Kirchen verdient die Nikolaikirche eine besondere Beachtung, weil sich in ihr eine Fahne Jermaks, des Eroberers von Sibirien, befindet. Sie wurde aus Beresow hierher gebracht und zeigt auf der einen Seite den Erzengel Michael, auf der andern den heiligen Demetrius, beide zu Pferde.

Bemerkenswert ist auch das Museum der kaiserlichen geographischen Gesellschaft wegen seiner Sammlung von Fischen, Vögeln und Säugetieren verschiedener Art, seiner Funde aus der Urzeit, den Gerätschaften der eingeborenen Bevölkerung und der eingewanderten Bauern sowie der Erzeugnisse der Hausindustrie. Durch den Irtysch ist für Omsk eine wichtige Wasserstraße geschaffen. Mehrere Karawanenwege nehmen hier ihren Anfang. Von entscheidender Wichtigkeit für den Zuwachs der Bevölkerung

und die geschichtliche Bedeutung der Stadt ist jedoch die sibirische Bahn geworden.

Unsere Gedanken eilen zu der Stätte hinüber, wo in der ehemaligen Festung der große Dichter F. M. Dostojewski von 1849—53 unfreiwillig weilte. Wegen seiner Teilnahme an der Petraschewskischen Verschwörung verhaftet, zum Tode verurteilt und auf der Richtstätte begnadigt, hatte Dostojewski in Omsk namenlose Leiden zu erdulden. Er wurde beim Brennen und Stoßen von Alabaster mit dem Drehen von Schleifsteinen beschäftigt und mußte bei dem Bau einer neuen Kaserne Ziegel über den Festungswall schleppen.

Aber die Schmach, die ihm angetan war, vermochte nicht die geistige Kraft zu brechen, die in ihm lebte, sondern sachte sie nur zu dichterischer Glut an und erfüllte seine Phantasie mit einer Fülle rührender Gestalten, denen er in seinem unübertrefflichen Werk „Memoiren aus einem toten Hause", worunter das Zuchthaus zu verstehen ist, dauerndes Leben geliehen hat. Man hat die Spuren dieser grausamen Justiz, die Rußland über einen seiner geistigen Führer verhängte, verwischt, denn das Haus, in dem Dostojewski als Sträfling lebte, ist nicht mehr vorhanden.*)

Auch der Anblick von Tomsk wird den Augen des Reisenden entzogen, der sich auf der sibirischen Bahn befindet. Um diese Stadt zu erreichen, muß man auf der Station Taiga die Zweigbahn besteigen, auf welcher der Zug die etwa zehn Meilen weite Strecke in drei und einer halben Stunde zurücklegt.

---

*) Vgl. des Verfassers „Russische Literaturbilder", Berlin 1899. Verlag des Allgemeinen Vereins für deutsche Litteratur.

Bekanntlich ist Tomsk Universitätsstadt, und zwar die einzige in Sibirien, mit einer juristischen und einer medizinischen Fakultät sowie mit wertvollen wissenschaftlichen Sammlungen. Vor allem sind das archäologische, das zoologische und mineralogische Museum sowie das botanische Kabinett im Laufe der Jahre zu wichtigen Pflanzstätten ernster Forschung geworden.

In der Stadt, die zweiundfünfzigtausend Einwohner zählt, ist es einer Anzahl namhafter Gelehrter gelungen, nicht nur den vierhundert Studenten als Vorbild für gelehrte Forschungen zu dienen, sondern auch die Schätze, die Sibirien in sich schließt, zu verdienter Anerkennung zu bringen und dadurch dem Unternehmungsgeist neue Bahnen zu erschließen.

Bemerkenswert ist auch die Zusammenstellung der Bibliothek, die mit der Universität verbunden ist. Wir finden darin die umfangreiche Büchersammlung des russischen Dichters Shukowski, bekannt als Erzieher Alexanders II. und hervorragender Übersetzer der deutschen Klassiker, und die Bibliothek unseres verstorbenen Rudolf von Gneist, die nicht weniger als zehntausend Bände und Broschüren aus der von ihm so glänzend vertretenen juristischen Wissenschaft umfaßt.

Nach Tomsk sind auch die Bergwerksverwaltung und Goldschmelze, die sich früher in Barnaul befanden, überführt worden. Die Städte, die mit der Eisenbahn unmittelbar verbunden sind, entbehren nicht des landschaftlichen Reizes oder des charakteristischen Aufbaues.

Am wirksamsten macht sich Krassnojarsk, die Hauptstadt des Gouvernements Jenissei, am Ufer des gleichnamigen Stromes, wo sich eine Bevölkerung von siebenundzwanzigtausend Einwohnern niedergelassen hat. Der

Tomsk.

Tomsk. Universität.

Digitized by Google

Jenissei gewährt an dieser Stelle ein imponierendes Bild mit seiner Breite von über einem Kilometer, seinen malerischen Windungen und den Inseln, die aus dem Wasser hervorragen. Außerdem ist der Fluß zu beiden Seiten von bewaldeten Höhen umgeben, die in das Panorama eine beständige Abwechslung bringen.

Krassnojarsk liegt am linken Ufer des Jenissei, der an dieser Stelle einen Nebenfluß, die Katscha, in sich aufnimmt. Die Bahn fährt um die Stadt herum. Man erkennt die Kirchen mit den vergoldeten Spitzen und inmitten der Häuser den Stadtpark, auf den die Bewohner besonders stolz sind, weil er besser als irgend ein anderer in Sibirien erhalten und gepflegt ist. Während wir weiterfahren, bleiben wir mit der Aussicht auf die sich immer mehr verkleinernden Häusergruppen noch eine Weile in der Nähe des Flusses und gleiten über ihn dann auf einer langen, eisernen Brücke hinweg, während die Höhenzüge sich uns zur Rechten noch eine Weile fortsetzen.

Die Brücke über den Jenissei ist zweifellos die schönste, die wir beim Überschreiten der sibirischen Ströme überhaupt kennen gelernt haben. In sechs mächtigen Bogen legt sich dieses stolze Bauwerk über den Strom, der kurz vorher, von Bergen eingeengt, mit so raschem Gefälle dahineilt, daß an den granitnen Pfeilern mächtige Eisbrecher angebracht werden mußten.

Eine literarische Überraschung bietet sich etwa eine halbe Meile von der Stadt in dem Landhause oder wie die Russen sagen, „Datsche" Tarakanowka. Ihr Besitzer, G. W. Judin, ein eifriger und sachkundiger Bücherinhaber, hat darin eine Bibliothek von mehr als 100000 Bänden gesammelt. Die Sammlung von Werken über Sibirien läßt erkennen, welchen breiten Raum die Beschreibung

von „Neu Rußland" zwischen dem Ural und dem Stillen Ozean in der Literatur aller modernen Kulturvölker einnimmt.

Es folgt ein warmer Sommertag, der uns mit dem Duft des eben gefallenen Regens und der uns begleitenden Wälder erfrischt. Bald werden wir aber von den Moskitos belästigt, gegen die sich die Arbeiter auf der Strecke Netze über das Gesicht ziehen. Zwischen Nischne Udinsk und Tulun hinterläßt die Gegend einen immer mehr kultivierten Eindruck. Wir begegnen kleinen und größeren Dörfern und Ansiedelungen, die von Auswanderern eingehegt worden sind. Die Felder sind beackert oder in Weideplätze umgewandelt.

Dann folgt mit Tulun wieder eine größere Station, wo ein Dutzend Lokomotiven in einem Schuppen stehen und ein Güterzug mit Steinkohle, die in dieser Gegend bis nach Irkutsk hin gefunden wird, uns entgegenfährt. Die Station Sima, zu deutsch Winter, zeigt uns ein lächelndes Sommerantlitz. Sie bringt uns in die Nähe des Flusses Ja — nicht so auszusprechen wie die Braut vor dem Traualtar dem Pfarrer antwortet, sondern wie der Esel schreit, — und zeigt, daß hier wieder größere Kohlenlager vorhanden sein müssen. Wir beschäftigen uns mit dem Gedanken, ob wir mit unserer Verspätung seit Tscheljabinsk, von der bisher nur zehn Stunden eingeholt sind, den Anschluß an den Expreßzug finden werden, der die Fahrt jenseits des Baikalsees fortsetzt. Der Oberkondukteur fragt bei der dortigen Station Myssowaja telephonisch an und erhält die Antwort, daß wir mit Ungeduld erwartet werden.

Sehr hübsch wirkt der Anblick von Irkutsk, wo die Stunde Aufenthalt uns die Möglichkeit gewährt, zu Fuß

Das Ufer der Angara auf dem Wege zum Baikalſee.

Am Angarafluß.

oder mit einem Wagen die Anlage der Stadt wenigstens in allgemeinen Umrissen kennen zu lernen. Sie liegt wie auf einem großen, uns zugeneigten Teller da, so daß man schon aus dem Coupé ihre ganze Anlage und die Verteilung der Hauptgebäude erkennen kann. Sie werden alle überragt von den fünf Kuppeln und dem freistehenden Glockenturm der Kasanschen Kathedrale, in der Mitte eines großen Platzes.

Die Bahnhofsanlage liegt in einer Senkung, und eine lange, hölzerne Brücke, von der man den lebhaften Verkehr mit den ein- und auslaufenden Zügen beobachten kann, führt über die schnell fließende Angara hinweg zur Stadt. Sie besitzt ein sehr inhaltreiches Museum der kaiserlich geographischen Gesellschaft, das für die Archäologie Ostsibiriens von großer Bedeutung ist und dem auch aus der Flora Chinas wichtige Zuwendungen gemacht worden sind. Das Theater, das im Jahre 1897 vollendet wurde, ist ein überraschend schöner und gelungener Bau, und am Ufer der Angara befindet sich das Haus des Generalgouverneurs.

Drei Stunden fahren wir dann noch am Ufer der Angara einher, bis wir den Baikalsee erreichen, der wegen seiner Lage und Landschaft sowie seiner originellen Verkehrseinrichtungen ein selbständiges Glied im Rahmen der sibirischen Bahn bildet und infolgedessen eine besondere Betrachtung verlangt.

Daß Eisenbahnfahrten von so langer Dauer wiederholt auch außerhalb der Stationen unterbrochen werden, darf niemanden wundernehmen. Die Ursachen hierzu waren verschiedener Natur. Einmal hielten wir, nachdem wir uns eben in Bewegung gesetzt hatten, infolge des Geschreis und der lebhaften Gestikulation eines Bahn-

beamten wieder an, der auf eine bestimmte Stelle unseres Zuges hindeutete.

Als sie näher untersucht wurde, ergab es sich, daß ein Bauer unter dem Waggon auf einem eisernen Schutzbrett zwischen den Rädern Platz genommen hatte, um die Reise in dieser gefährlichen Lage als blinder Passagier mitzumachen. Er wurde mit einigen derben Schimpfworten davongejagt, und wir konnten die Reise fortsetzen.

Sehr drollig machte es sich ein anderes Mal, als der Lokomotivführer die Maschine zurückdrehen mußte, weil ein Bahnwärter sich mit seiner roten Fahne auf die Schienen gesetzt hatte und, da ihm die Zeit vermutlich zu lang wurde, eingeschlafen war. Ein Stock, der auf seinem Rücken und weiter hinunter geschwungen wurde, brachte ihn wieder zum Bewußtsein seiner Pflicht. Mehrere von den sibirischen Hunden, die auf den Stationen nach Abfällen aus dem Speisewagen suchten, wurden von den Rädern gepackt und sofort getötet.

Eines abends wurden wir durch einen heftigen Ruck erschreckt und fürchteten, daß einer unserer Passagiere aus dem Zuge gestürzt sei. Die Möglichkeit eines solchen Unfalls war in keiner Weise ausgeschlossen, da die Coupétüren sowohl von den Schaffnern wie von den Passagieren oft lange Strecken offen gelassen wurden, was für das Einströmen frischer Luft ebenso zweckmäßig, wie bei dem Verkehr innerhalb der Züge, in dem sich auch Kinder aufhielten, höchst bedenklich war. In Wahrheit hatte sich aber nur ein Schaf auf das Geleise verirrt und den Ruck hervorgerufen. Ähnliche Störungen, unter denen wir aber nicht zu leiden hatten, sollen durch die Rinderherden hervorgerufen werden, die wir in Gruppen von oft fünf- bis sechshundert Stück neben dem Gleise erblickten.

Überraschend war der Blumenreichtum, den man während der Fahrt beobachten konnte. Wir sahen zu beiden Seiten der Bahn eine Fülle von blauen und gelben Primeln, sowie zahllose Glockenblumen sprießen, die in mannigfaltiger Zusammenstellung als liebliche Augenweide wirkten. Große Büschel wurden davon, während der Zug auf den Stationen hielt, auf den Feldern gepflückt und schmückten unseren Tisch im Speisewagen bei jeder Mahlzeit.

Die eigentlich charakteristische Blume, die alle anderen an Schönheit und Größe übertraf, und die während des größten Teils der Fahrt unsere treue Begleiterin blieb, gehörte der Gattung der Steinbreche an, mit dem botanischen Namen Saxifraga crässifolia. Sie bildet eine der beliebtesten Zierpflanzen Sibiriens und trat in unabsehbaren Beeten schon am Ural zutage, um uns dann bis jenseits des Baikalsees und sogar in die Mandschurei hinein nicht wieder zu verlassen. Diese Blume hat einen hohen, fleischigen, rötlichen Schaft, ihre Blätter sind breit und eiförmig, ihre Blüten von auffallender, dunkelrosaroter Farbe. Sie setzen sich derartig an dem Stengel an, daß sie in ihren Abstufungen und Verkleinerungen dem Bau einer chinesischen Pagode nicht unähnlich sehen. Die Russen nennen sie „Honigtau" (Medjanka), trocknen ihre Blumen und machen daraus eine billige Sorte Tee.

Es war ein reizendes Bild, diese Steinbreche überall, auf Wiesen und Anhöhen, in Gräben und Schluchten zu beobachten, wie sie die zarten, rosig schimmernden Köpfchen aus dem Gras und Gestrüpp hervorstreckten und uns freundlich zuzunicken schienen, wenn der Wind darüber hinwegwehte. Wir hatten uns an dieses farbige Leben so

sehr gewöhnt, daß wir die Blumen ungern entbehrten, wenn sie auf kürzeren Strecken zu verschwinden schienen.

Aber sie kehrten immer wieder und hörten erst in der Mitte der Mandschurei auf, nachdem sie von ihrer frischen Farbe zuletzt viel verloren hatten und ins Bräunliche hinüberspielten.

Eigentümlich berührten die vielen Waldbrände, die wir in den sibirischen Sommernächten beobachten konnten. Unsagbar schön wirkte der klare Sternenhimmel, den wir nach allen Seiten bis zum Horizont verfolgen durften. Mit einer Schärfe und Deutlichkeit, wie sie dem Stadtmenschen sonst selten zum Bewußtsein kommt, traten die Gruppen der himmlischen Gestirne wie Fackeln aus dem dunkeln Firmament hervor, und Freund Jupiter hatte seine Lampe so wirkungsvoll herausgehängt, daß man danach hätte greifen mögen.

Schweigsam und geheimnisvoll zogen weite Waldgebiete an uns vorüber, als lange, schwarze Streifen. Plötzlich brach zwischen den Bäumen ein Schein hervor, der immer stärker aufleuchtete und aus dem eine dichte Rauchwolke emporwirbelte. Das Element griff schnell um sich. Man konnte erkennen, wie die Flammen von einem Baum zum andern hinübersprangen, bis sie endlich ein ganzes Waldgebiet in wild aufschlagende Lohe verwandelt hatten.

Die Ursachen dieser Waldbrände sind sehr verschieden. Zum Teil werden sie durch die Funken hervorgerufen, die aus den mit Holz geheizten Lokomotiven in weitem Umkreis geschleudert und vom Wind oft weit fortgetragen werden. Zum anderen Teil sind sie die Folge der Trockenheit, die in vielen Gegenden herrscht, wenn die Sonne Wald und Wiesen ausgedörrt hat.

Oft wird aber auch das Geſtrüpp mit den Stümpfen ausgeſtorbener Bäume angeſteckt, wenn man den Boden für die Landwirtſchaft bearbeiten will. Von anderer Seite wurde ſogar mit Beſtimmtheit behauptet, daß in einzelnen Gegenden die Jäger ganze Strecken im Wald einfach ſelbſt anzünden, damit durch den Brand das Wild hervorgeſcheucht werde.

# Auf dem Baikalsee.

Es war vier Uhr des Morgens. Wir hatten bereits in Irkutsk unsere Koffer gepackt und uns in die Ecke des Coupés gedrückt, um ein wenig Schlaf zu finden, als der Kondukteur nach drei Stunden die Tür öffnete und die Station Baikal meldete.

Die Gepäckträger fanden sich in unserem Zuge ein, banden unsere Sachen mit Stricken zusammen, legten sie sich auf die Schulter und schritten damit eilig über den Bahnsteig. Schlaftrunken, wie wir waren, hatten wir Mühe, ihnen im Dunkel der Nacht zwischen aufgestapelten Waren und andern Hindernissen zu folgen.

Das sechshundert Meter breite Flußbett der Angara lag als schwärzlich zitternde Masse vor uns. Der Mond war bereits untergegangen, und am Himmel blinkten nur noch einzelne Sterne mit mattem Licht. Vor uns lag eine weit ausgedehnte, im Nebel verschwimmende Landschaft, in der sich Einzelheiten nicht unterscheiden ließen.

Wir schritten einige Minuten vorsichtig den Schienenstrang entlang, gingen dann darüber hinweg und erstiegen eine hohe, hölzerne Brücke, auf der wir eine Wendung nach rechts machten.

Vor uns lag ein Ungetüm aus Stahl und Eisen von riesigen Dimensionen, aus dem vier dicke, vom Rauch

Station Baikal.

Auswanderer in Baikal.

Digitized by Google

geschwärzte Schornsteine hervorragten. Sie standen nicht in einer Linie nebeneinander, sondern zu zweien, so daß sie ein Quadrat begrenzten. Mächtige, tiefschwarze Wolken wirbelten daraus empor, blieben eine Weile in der dicken Luft hängen und zerteilten sich langsam im Nebel.

Wir befanden uns auf dem langen Promenadendeck des Trajektdampfers „Baikal", der uns über den gleichnamigen See an das gegenüberliegende Ufer nach Myssowaja bringen sollte, wo ein anderer Eisenbahnzug auf uns wartete, um uns durch die Mandschurei zu fahren. Die Nacht war noch nicht gewichen und von dem Wasserspiegel nur ein kleiner Teil zu erkennen.

Die Sonne war hinter den Bergen versteckt, die uns von allen Seiten umgaben. Man konnte aber nicht unterscheiden, wo die Grenze zwischen den Höhenzügen und den Wolken lag, die in der fahlen Beleuchtung des Morgens sich wie weit ausgedehnte Schneeflächen ausnahmen.

Auf dem Promenadendeck, das vom Tau und Dampf der Maschinen benetzt war, suchten wir die Glieder nach der achttägigen Eisenbahnfahrt wieder geschmeidig zu machen, wobei wir die Überzieher fest zuknöpften und die Kragen hochschlugen, um ein leichtes Frösteln zu überwinden, das durch den ganzen Körper rieselte. Allerlei Gestalten, Chinesen, Japaner, Arbeiter und Schiffsleute, huschten unbestimmt an uns vorüber.

Inzwischen begannen von der Station her Signale herüberzutönen und Eisenbahnwagen heranzurollen. Sie näherten sich unterhalb der erwähnten Holzbrücke auf einer schmalen Landzunge unserm Dampfer, bis sie an einem eisernen Tor Halt machten, das mit dem russischen Doppeladler geschmückt war. Darunter befand sich eine Klappe,

die an schweren eisernen Ketten hing und durch Gewinde höher und niedriger gestellt werden konnte, um, wie es der wechselnde Wasserstand des Baikalsees erforderte, eine horizontale Verbindung mit dem untern Raum des Trajektdampfers zu bilden. Dort befand sich im Bauch des Schiffes eine riesige Halle mit drei nebeneinander laufenden Geleisen.

Der Güterzug kam über die Brücke durch das eiserne Tor gefahren und schob zuerst acht beladene Güterwagen auf das mittlere Gleis des Dampfers, kehrte dann zurück und beförderte rechts und links davon noch je sechs andere Waggons, so daß der Raum völlig ausgefüllt war. Nicht weit davon ragte aus dem Wasser das große Dock für die Reinigung und Reparatur des Dampfers empor. An dem uns zunächst liegenden Ufer war, unmittelbar am See, unter schroff aufragenden Bergen eine schmale Straße herausgesprengt, auf der ein langer Güterzug stand.

An diesem Ufer war vierzehn Tage vorher der „Baikal" im Nebel, kurz bevor er landen sollte, in eine falsche Fahrrichtung geraten und auf eine Untiefe aufgelaufen, wie es mir der russische Verkehrsminister Fürst Chilkow bereits in Petersburg mitgeteilt hatte. Die Schiffsleute erzählten uns ausführlich, wie es vier Tage angestrengter Arbeit bedurfte, bis man das riesige Schiff wieder flott machte. Von dem Versuch, es mit Stahltrossen herunterzuziehen, kam man bald ab, da auch die stärksten von ihnen rissen. Es war sehr umständlich, die schwer beladenen Güterwagen einzeln aus dem Innern des Schiffes herauszuschaffen und dadurch den ungeheuren Druck abzuschwächen, mit dem sich die Eisenmassen an dieser Stelle in dem See festgebohrt hatten. Auch wußte

man nicht, ob der Versuch überhaupt gelingen würde. Aber allmählich hob sich der Dampfer, und als die Schraube wieder zu arbeiten anfing, rückte er von der Stelle. Als er ins Dock geschleppt wurde, stellte es sich heraus, daß er keinen Schaden genommen hatte und sofort wieder in den Dienst gestellt werden konnte.

Unsere Überfahrt über den See war weder bei der Hin- noch bei der Rückreise mit irgend welchen Schwierigkeiten verknüpft.

Der „Baikal" setzte sich in Bewegung, als die ersten Strahlen der aufgehenden Sonne durch die dunstige Atmosphäre drangen und die Berge klarer hervortreten ließen. Sie bilden für das Auge zwei bis drei Reihen durcheinander geschobener stumpfer Kegel, deren Spitzen derartig nebeneinander liegen, daß die ganze Linie um den See wie eine aufgerichtete Säge wirkte. In der allmählich fortschreitenden Morgendämmerung hinterließen diese Höhen um den See, auf dem weit und breit sonst nichts zu erblicken war, einen ungemein wilden und menschenfeindlichen, bei dem Verschwimmen der festen Umrisse sogar gespenstischen Eindruck.

Zur Linken wurde unmittelbar am Ufer ein kleines Dorf sichtbar, und darüber trat, während wir uns bereits in voller Fahrt befanden, plötzlich der rot glühende Sonnenball hervor. Er schien über die Spitzen der Berge mit rasender Eile hinwegzurollen und sie dabei zum Schmelzen zu bringen, denn das Licht verwandelte den Höhenzug auf weite Strecken in eine dunkel leuchtende flüssige Masse.

Die Berge waren etwa vierzehnhundert Meter hoch, ungleichmäßig bewaldet und sogar im Juli an einzelnen

Stellen noch mit Schnee bedeckt. In diesem Rahmen lag der Baikalsee glatt und ruhig wie ein Spiegel.

In Wahrheit verbinden die Schiffer, die ihn oft befahren haben, ganz andere Vorstellungen mit ihm, und in den Schilderungen, die über ihn vorliegen, ist er wegen seines überraschenden und tückischen Charakters nicht gut davongekommen.

Der Baikalsee wird an Umfang unter den Süßwasserseen nur noch von den kanadischen Seen und dem Viktoria-Nyanza übertroffen. Die Russen haben hundertsiebzig größere und kleinere Flüsse gezählt, die sich in ihn ergießen. Hingegen hat dies mächtige Wasserbecken nur einen einzigen Ausfluß, die Angara, die ihrerseits wieder dem Jenissei zuströmt. Sie wäre dazu geschaffen, eine vortreffliche Wasserstraße zu bilden, bietet aber mit ihren Stromschnellen der Schiffahrt große Schwierigkeiten.

Der Baikalsee hat die Form einer Sichel, die sich von Nordwest nach Südwest hinzieht, ist achtzig Meilen lang und an einzelnen Stellen bis zu zehn Meilen breit. Über seine Tiefe sind überraschende und zum Teil wohl auch übertriebene Angaben gemacht worden, da man nicht überall in der Lage war, sie genau festzustellen. Eine Eigentümlichkeit des Sees ist das kristallklare Wasser, das er trotz der zahlreichen Zuflüsse aus den Bergen aufweist, und das man ohne weiteres zum Trinken benutzen kann. Auch zeichnet er sich durch seinen Reichtum an Fischen aus, von denen sich eine merkwürdige Art bisher sonst nirgends hat nachweisen lassen.

Das ist der Spinnen- oder auch Ölfisch (Comephorus baikalensis), ein seltsamer Bursche sowohl wegen seines Aussehens wie des Lebens, das er führt. Er ist etwa fünfundzwanzig Zentimeter lang, und aus seinem unverhältnis-

mäßig großen Kopf, der etwa ein Drittel der Länge des ganzen Tieres ausmacht, stehen ein Paar riesige, wie hinter Brillen glotzende Augen hervor. Während ihm die Bauchflossen fehlen, sind seine Brustflossen sehr groß und aus langen, haarförmigen Fäden zusammengesetzt.

Dieser Fisch hält sich nur an den tiefsten Stellen des Sees auf, lebt also unter einem gewaltigen Atmosphärendruck, dem eine ebenso große Spannung im Innern des Tieres entspricht. Kommt der Fisch bei Stürmen einmal an die Oberfläche, so zerreißt er in der Luft wie ein Gummiballon, in den man zu stark hineinbläst. Die Folge davon ist, daß man den Spinnenfisch des Baikalsees noch niemals lebend angetroffen hat. Die zerrissenen Exemplare werden gesammelt und zur Ölgewinnung benutzt.

Auch eine bestimmte Robbenart, deren Fell man zu Pelzen verarbeitet, weisen die Naturforscher nur diesem See als eigentümliche Erscheinung der Tierwelt zu.

Beim Ausbau der sibirischen Bahn und ihrer Fortsetzung von Irkutsk in östlicher Richtung bildete der Baikalsee so große Schwierigkeiten, daß man eine Reihe von Jahren gar nicht wußte, wie man ihrer Herr werden sollte. Schon die hohen Dämme, die man am Ufer der Angara errichtete und mit Mauern stützte, um gegen Überschwemmungen gesichert zu sein, kosteten viel Zeit und Geld. Dann beschäftigten sich die Ingenieure mit der Frage, wie die Eisenbahn um das südliche Ufer des Baikalsees gelegt werden könne. Man unternahm jahrelang Terrainstudien, um die zweckmäßigste Linie ausfindig zu machen, konnte aber zu keinem bestimmten Entschluß kommen.

Die schroff zum Ufer abfallenden Berge machten die Anlagen von vielen Tunneln notwendig, wie man sie

in Sibirien noch gar nicht gebaut hatte, wo die Ungunst des Klimas und der Mangel an Arbeitsmaterial ganz andere Verhältnisse hervorrufen als bei ähnlichen Bohrungen in Europa. Schon der Kostenpunkt hatte etwas Abschreckendes und riet zur Vorsicht, nachdem die Bahn auf der bisher fertig gestellten Strecke bereits große Summen verschlungen hatte. Vor allem konnte man sich aber über die Strecke nicht einigen.

Es standen sich zwei Pläne gegenüber, den Schienenstrang entweder von der Station Baikal unmittelbar am See nach dem Dorfe Kuluk zu legen oder ihn bereits von Irkutsk ausgehen zu lassen und am Ufer des Irkut demselben Ziele zuzuführen. Eine Unzahl Konstruktionen wurde entworfen. Die Ingenieure mußten die Gegend immer wieder bereisen.

Aber aus den Vorschlägen und Gutachten, die eingereicht wurden, wuchs kein bestimmter Plan hervor. Während dieser hin- und herschwankenden Überlegung drängte alles dazu, den Anschluß mit der Ussuribahn herzustellen und auf diese Weise, wenn auch zunächst mit Zuhilfenahme der Flußverbindung auf der Schilka und dem Amur, den Weg nach Wladiwostok und dem Stillen Ozean zu erreichen.

Während man überlegte, was zu tun sei, kam der russische Verkehrsminister, Fürst Chilkow, unter dessen Leitung die sibirische Bahn ausgebaut wurde, auf einen ganz anderen Gedanken. Bei seinen Reisen durch Amerika hatte er das System der Trajektdampfer, wie es namentlich in den Vereinigten Staaten angewendet wird, genau studiert.

Über den Mississippi, Missouri, Ohio und andere Ströme hat man, bevor man sich zum Bau fester Brücken

entschloß, zuerst ganze Eisenbahnzüge mittels solcher Dampfer befördert, um den Reisenden das Umsteigen und der Verwaltung das umständliche Geschäft des Umladens von Gütern zu ersparen.

Die bedeutendste Anlage dieser Art findet man in der Bai von San Francisco, wo die Fährschiffe vier Eisenbahnzüge nebeneinander aufnehmen können. Ein ähnlicher Trajektdampfer wurde nun auch für den Baikalsee auf der Armstrongschen Fabrik in England aus Siemens-Martinstahl hergestellt. Er mußte jedoch derart konstruiert werden, daß er gleichzeitig auch als Eisbrecher dienen konnte.

Natürlich gab es keine Möglichkeit, ihn so, wie er gebaut war, mit seiner Länge von 290 Fuß und seiner durchschnittlichen Breite von 57 Fuß in das Innere von Sibirien zu versenden. Man lieferte ihn in seinen einzelnen Teilen in Petersburg ab und schaffte diese dann auf der Eisenbahn bis nach Krassnojarsk an die Ufer des Jeneissei. Von dort wurden die Stücke mit Lastfuhrwerken nach dem Baikalsee befördert und auf einer Werft wieder zusammengesetzt. Der Dampfer erhielt den Namen nach dem See, den er in gerader Linie bis nach Myssowaja zu durchkreuzen hatte. Die Überfahrt dauert auf einer Strecke von sechsundsiebzig Kilometern, die ungefähr der Länge des Genfer Sees entspricht, dreieinhalb bis vier Stunden. Es werden keine Personen-, sondern nur Güterwagen in der vorher angegebenen Weise verladen.

Ist das Wetter günstig, so kann man alle drei Gleise in dem unteren Schiffsraum benutzen. Bei Sturm und starker Wellenbewegung entsteht aber die Gefahr, daß die drei Reihen Waggons durcheinander geschüttelt werden. Um die heftigen Schwankungen zu vermeiden, die auch

für die Sicherheit der Fahrt bedenklich werden können, beschränkt man sich in solchen Fällen auf das mittlere Gleise.

Der „Baikal" wird durch fünfzehn zylindrische Kessel geheizt und enthält drei Maschinen. Zwei von ihnen setzen die hinten liegenden Schrauben in Bewegung, und eine dritte dient dazu, den an der Spitze des Dampfers befindlichen Eisbrecher auf die Schollen hinaufzuschieben und sie dadurch zu zertrümmern.

Die Konstruktion ist eine derartige, daß selbst eine Eisschicht von drei Fuß Dicke zerbrochen und die Fahrstraße bis in die Wintermonate hinein offen gehalten werden kann.

Im Speisesaal des Dampfers waren große Photographien ausgestellt, aus denen man erkennen konnte, wie der Dampfer sich, von Schneenebeln umhüllt, durch die starre Decke des Sees eine Gasse bahnt, wie die Schollen zuerst abgebrochen und heruntergedrückt, dann zu beiden Seiten in mächtigen Bruchstücken aufgetürmt werden.

Um die Gewalt des Anpralls gegen die Eismassen zu verringern, hat man das Schiff mit einem Gürtel von hölzernen Keilen und Balken umgeben.

Außerdem ist noch ein zweiter, kleinerer Dampfer, die „Angara", erbaut worden, die ebenfalls als Eisbrecher dient und sich bei zwei Fuß dickem Eise als tüchtig erwiesen hat.

Da die Schiffe täglich hin und her fahren, kann man die Fahrstraße auf dem See auch während des Winters lange frei halten. Drohen die Dampfer schließlich aber einzufrieren, so werden die Passagiere mit Schlitten über den See geschafft.

Die Fahrt wird unterwegs einmal unterbrochen, da sich mitten auf dem Eise eine Frühstücksstation befindet. Dort ist eine Bude aus Holz errichtet, in welcher das Wasser im Samowar brodelt und die Kohlsuppe im Kessel gerade so wie auf dem festen Lande aufgekocht wird. Auch an sonstigen Speisen und Getränken fehlt es nicht, und die Fahrgäste haben reichlich Gelegenheit, sich für die Fortsetzung dieser originellen Schlittenpartie zu stärken. Freilich, immer geht diese winterliche Expedition, mögen die Pferde noch so munter ausgreifen, nicht ganz gemütlich ab. Besonders gegen den Frühling entstehen im Eise oft lange Risse, die sich schon von weitem durch einen kurzen, starken Knall wie beim Abfeuern einer Kanone bemerkbar machen.

An Stellen, wo man keine Dampffähren hat, pflegen die Fuhrleute sich auf tollkühne Art zu helfen, falls es ihnen unmöglich ist, um den Riß im Eise, der oft meterbreit ist und eine lange Ausdehnung hat, herumzukutschieren.

Sie schlagen um die Stelle, auf welcher sich der Schlitten befindet, mit Beilen eine offene Rinne aus und gewinnen dadurch eine im Wasser frei schwimmende Scholle. Diese Scholle stoßen sie dann als bewegliche Brücke samt dem Schlitten über den Riß so weit hinweg, bis sie auf der anderen Seite die feste Eisdecke wieder berührt. Gelingt es über die gefährliche Spalte auf diese Weise hinwegzukommen, so kann der Kutscher die Fahrt auf der glatten Fläche wieder fortsetzen. In früherer Zeit sollen aber bei solchen Experimenten wiederholt Schlitten im Baikalsee einfach verschwunden sein.

Obwohl der „Baikal" wie die „Angara" sich für die Überfahrt bewährt haben, genügen diese Verkehrsmittel doch nicht auf die Dauer der Beförderung von Personen

und Gütern, wie sie von der sibirischen Bahn verlangt werden. Sie dient nicht nur Handels- und Kolonisationszwecken, sondern hat vor allem auch wichtige strategische Aufgaben zu erfüllen. Rußlands Politik im östlichen Asien erfordert es, daß schon in Friedenszeiten immer größere Truppenmassen nach der Mandschurei entsendet werden müssen, um für alle Fälle gerüstet zu sein.

Und was würde an Transportmitteln nicht erst alles erforderlich sein, wenn die Spannung zwischen Rußland und Japan, die von Monat zu Monat an Schärfe zunimmt, zu einem Kriege führen sollte! Die sibirische Bahn verfügt über ein kolossales rollendes Material. Ich habe bei der Hin- und Herreise, soweit es irgend möglich war, auf die Nummern der Waggons, die allerdings keine sichere Berechnung zulassen, genau achtgegeben. Dabei bin ich bei den Personenwagen auf die Zahl 295 943, bei den Güterwagen auf die Zahl 801 360 gestoßen. Am Baikalsee würde in jedem Fall, so wie die Verhältnisse augenblicklich liegen, eine höchst unangenehme und vielleicht folgenschwere Stockung des Betriebs eintreten, wenn es sich um eine energische Vorwärtsbewegung nach dem Osten zu Angriff oder Abwehr handeln sollte.

Man ist daher im Jahre 1900 doch zu dem Entschluß gekommen, die Eisenbahn um den Baikalsee in Angriff zu nehmen, so schwierig die Voraussetzungen für die Arbeit auch lagen. Die Strecke, die nunmehr geschaffen wird, bringt durchaus nicht, wie man gelegentlich behaupten hört, eine Abkürzung des Weges mit sich. Im Gegenteil! Die Eisenbahn hat einen mehr als dreimal so langen Weg als der Dampfer, nämlich 257 Kilometer, zurückzulegen, und wird dazu nicht wie dieser vier, sondern bei der Langsamkeit der Fahrt, die hier geboten ist, etwa

zehn Stunden brauchen. Die Bahn, die um das südliche Ufer des Baikalsees läuft, wird in zwei Teile zerfallen. Der eine, westliche, umfaßt die Strecke vom Ausfluß der Angara bis zur Station Kultuk und besteht aus Felsenrücken, die in einer Höhe bis gegen vierhundert Fuß unmittelbar aus dem Ufer aufsteigen und dabei eine Anzahl Einbuchtungen und Vorgebirge bilden.

Die Bahn muß jene auf Brücken überschreiten und diese mittels Tunnel durchfahren, wobei starke Krümmungen notwendig sind. Der andere, östliche, Teil dieser Linie durchschneidet zuerst mehrere Vorgebirge, tritt dann, während die Berge sich vom Ufer entfernen, auf eine breite Terrasse, nähert sich wieder dem See und erreicht über eine größere Anzahl von Brücken die Station Myssowaja.

Bis zur Bucht von Tanchoi, auf einer Ausdehnung von dreiundfünfzig Kilometern, ist die Bahnanlage bereits fertig und für den Güterverkehr eingerichtet, während man sie in ihrem ganzen Umfang zu Beginn des Jahres 1905 zu eröffnen hofft. Nach den Berechnungen des Ingenieurs Sawrimowitsch, der das ganze Unternehmen leitet, werden sich die Gesamtkosten mindestens auf 75 Millionen Mark belaufen. Wie groß die Ausgaben sind, die durch die ganze sibirische Bahn verursacht wurden, läßt sich natürlich nur in abgerundeten Zahlen angeben. Man nimmt aber an, daß sie mit allem, was zu ihrer völligen Fertigstellung noch gehört, hinter zwei Milliarden Mark nicht wesentlich zurückbleiben werden.

Aller Wahrscheinlichkeit nach werden die meisten Passagiere im Lokalverkehr auch später die Dampferfahrt der Eisenbahnfahrt wenigstens in der schönen Jahreszeit vorziehen. Aber für den durchgehenden Militär- und

Güterverkehr, namentlich aber für die Beförderung von Massen ist es naturgemäß von größter Bedeutung, von Wind und Wetter auf dem Baikalsee und anderen Zufälligkeiten, die beim Dampferbetrieb unvermeidlich sind, unabhängig zu sein. Es sollen auf der Linie um den See im ganzen elf Stationen eingerichtet werden. Die Arbeiten werden namentlich in letzter Zeit mit größtem Eifer betrieben, aber trotzdem gehen sie für die Wünsche des Zaren und seiner Minister noch immer nicht schnell genug von statten.

Bis auf weiteres werden die Güterwagen in Myssowaja auf dieselbe Weise ausgeladen, wie sie an der Station Baikal auf den Dampfer geschafft wurden. Wir finden dort dieselbe spitze Landzunge mit dem eisernen, vom Doppeladler gekrönten Tor und der verstellbaren Klappe.

Ganz ungenügend sind die beiden Stationsgebäude am westlichen und östlichen Ufer des Sees, unansehnliche, unbequeme, kleine Holzgebäude, die wahrlich nicht vermuten lassen, daß hier die Straße für einen sich beständig steigernden Weltverkehr liegt. Es ist für die Passagiere kein geeigneter Warte- und Gepäckraum vorhanden. Zu Hunderten liegen die Auswanderer auf der Erde und verzehren ihre Vorräte in Gestalt eines großen Laibes Brot mit einem Hering oder einer Gurke, wobei sie allerlei Gerätschaften herbeischleppen, in denen sie sich ihren Tee zubereiten. Die Bahnverwaltung dürfte froh sein, wenn sie auch dies wichtige Verbindungsglied zwischen dem Osten und dem Westen der sibirischen „Magistrale" eingefügt hat.

Der Baikalsee bleibt nach wie vor ein unheimlicher Geselle, denn er ist offenbar vulkanischen Ursprungs, und in der Schmiede des Feuergottes, der dies gewaltige Wasserbecken geschaffen und die Berge durcheinander ge-

Baikal am Baikalſee.

Auf dem Baikalſee.

worfen hat, scheint das Element noch immer nicht erloschen zu sein. Man nimmt an, daß die Stürme und heftigen Wellenbewegungen, die auch bei sonst ruhigem Wetter entstehen, die heißen Quellen in den Bergen und das plötzliche Auftauen des Eises an einzelnen Stellen im Winter sich nur auf diese Weise erklären lassen. In Irkutsk meint man, daß man nur auf dem Baikalsee aus tiefem Herzen beten lerne. Schon den Mongolen galt er als das „heilige Meer", dem man mit ehrfürchtiger Scheu nahte.

Mit seiner genaueren Durchforschung, namentlich in den nördlich gelegenen Teilen, hat es noch gute Wege. Nach Fertigstellung der Bahn, die gegenwärtig um seine Ufer gelegt wird, dürften Handel und Wissenschaft sich des eroberten Terrains ebenfalls bemächtigen und Unternehmungen ins Leben rufen, vor denen man bisher zurückschreckte.

Die internationalen und russischen Schlafwagenzüge werden in nicht zu langer Zeit ohne Unterbrechung von Moskau bis an den Stillen Ozean durchgeführt werden, so daß die Passagiere auf einer Strecke von achttausend und siebenhundert Kilometern und während einer Fahrzeit von vierzehn Tagen ihren Platz im Coupé nicht mehr zu wechseln brauchen.

# Durch die Mandschurei.

Jenseits des Baikalsees, der mit seinen schönen Ufern unseren Blicken erst langsam entschwindet, erreicht der sibirische Zug nach drei Stunden das breite Tal der Sselenga und beginnt allmählich zu steigen. Während der Fluß sich verengt, fahren wir über ihn auf einer fünfhundert Meter langen Brücke hinweg.

Bald erreichen wir Werchne-Udinsk, von wo eine Poststraße in südlicher Richtung bis an die chinesische Grenze nach Kiachta führt. Dort befindet sich der Hauptsitz des Teehandels von China nach Rußland, und über diesen Punkt wird auch die neue Eisenbahnverbindung gelegt, die auf kürzerem Wege als durch die Mandschurei, nämlich durch die Wüste Gobi, nach Peking führen soll. Der sibirische Zug überschreitet mehrere Flüsse, in deren Tälern hier eine Zementfabrik und dort ein Eisenwerk auftaucht, und erreicht in einer Höhe von 1037 Metern den Rücken des Jablonowygebirges. Der Charakter der Landschaft ist wildromantisch. Zwischen kahlem, schroff aufragendem Gestein erblicken wir einen Tunnel, der mit seiner Inschrift daran erinnert, daß sich hier die Wasserscheide für den Lauf der Ströme befindet.

Die Russen haben dafür einen pathetischen Ausdruck gefunden, indem sie auf die eine Seite des Por-

tals die Worte „Zum Stillen Ozean“ (K welikomu Okeanu) und auf der anderen die Inschrift „Zum Atlantischen Ozean“ (K atlantitscheskomu Okeanu) anbrachten. In Tschita, der Hauptstadt des Transbaikalgebietes, werden wir durch umfangreiche Maschinenwerkstätten überrascht und sehen die Leute an einem neuen, massiven Stationsgebäude arbeiten. Wir folgen zwei Stunden lang dem Lauf der Tschita, des gleichnamigen Flusses, mit seinen zahlreichen Windungen zwischen ununterbrochenen Höhenzügen.

Wiederholt stoßen wir auf militärische Abteilungen, und das Gespräch dreht sich um die Truppenmassen, die im Laufe der letzten Zeit in der Mandschurei zusammengezogen worden sind. Wir hatten kaum Zeit, alles zu beobachten, was sich nun vor unseren Augen in dieser Beziehung abspielen sollte.

Die Grenze Chinas, die bei der Station Mandschuria anfängt, hätten wir fahrplanmäßig mittags erreichen müssen. Statt dessen trafen wir aber wegen der Verspätung, die erst zur Hälfte eingeholt war, am nächsten Tage in aller Frühe dort ein. Nach unseren Uhren war es sogar erst zwei Stunden nach Mitternacht, aber sie mußten es sich gefallen lassen, daß wir den Zeiger auf dem Zifferblatt sechsmal vorwärts herumdrehten, da wir fortan nicht mehr nach Petersburger, sondern nach der Zeit von Charbin rechneten, die jener so viel Stunden vorauseilt.

Die Station, die früher Nagadan hieß, soll mit ihrem neuen Namen daran erinnern, daß sie den Anfang der chinesischen Ostbahn bildet, und die Passagiere auf die Umgestaltung aller Verkehrseinrichtungen vorbe-

reiten, die durch den Schienenstrang der Russen hervorgerufen wird.

Beim Verlassen des Zuges erblicken wir eine weite, tote, dünn bewachsene Ebene, die von flachen Bergzügen am Horizont eingerahmt ist. Ein paar niedrige, gelb angestrichene Holzhäuser, denen ein grünes Dach aufgesetzt ist, dienen als Wartehalle, Kasse und Güterschuppen. In dem Raum, wo man nicht nur nach Wladiwostok und Dalny, sondern auch nach Moskau und sogar nach Petersburg Billetts erhält, ist alles unsagbar einfach eingerichtet, als handele es sich um eine Haltestelle auf einer Klingelbahn.

Wir sitzen wie in einem Dorf auf Bänken, an einem ungedeckten Tisch und lassen uns von einem Chinesen, dem ersten, der auf unserer Reise das Amt des Kellners ausübt, den überall gut zubereiteten Tee, leidlich frisches Brot und etwas Butter bringen, die wir wegen ihres verdächtigen Geruches kaum mit den Lippen berühren und dann vorsichtig beiseite schieben. Der schöne Morgen lockt zu einem Dauerspaziergang zwischen dem Dutzend Schienensträngen, die hier nebeneinander laufen und daran erinnern, wie lebhaft der Verkehr sich an diesem Platz in der letzten Zeit gesteigert hat.

Ein gemütlicher Österreicher, der alles mit den Augen seines Wienertums ansieht, kann kaum Worte der Verwunderung dafür finden, daß das „Kaffeehaus", womit er den Speisewagen im Zuge meinte, noch immer nicht geöffnet ist. Neben dem Schuppen wächst bereits ein großes, mehrstöckiges, steinernes Gebäude, das vorläufig von Gerüsten bekleidet ist, für die Verwaltung der Station aus der Erde. An der hastigen Arbeit der

Kulis merkt man, daß alles schnell unter Dach und Fach gebracht werden soll.

Das Gebiet, das wir durchfahren, ist reines Steppenland. Die niedrigen Höhenzüge, die wir vorher gesehen haben, verschwinden vollständig, und es bleibt nichts anderes übrig als eine gleichmäßige, gelblich grün schimmernde, von der Sonne vertrocknete Grasfläche. Fast könnte man glauben, in einem Boot über ein ruhiges Meer zu fahren.

Aber alsbald erkennt das Auge, welche fieberhafte Tätigkeit auf der ganzen Strecke in der Mandschurei entfaltet wird, nicht nur, um den Verkehr sicher zu gestalten, sondern vor allem militärische Vorkehrungen zu treffen, die weite und ganz bestimmte Ziele verfolgen.

Alle vier oder fünf Werst bemerken wir steinerne Wachtgebäude für Soldaten, die wie auf Vorposten in einem Feldzug stehen, daneben Wirtschaftsräume, Schuppen für Pferde und Pulvermagazine, die durch ein flatterndes Fähnchen kenntlich gemacht sind. Chinesische Arbeiter, die weiter nichts als einen bunten Lappen um die Hüften geschlungen haben, sind in kurzen Zwischenräumen zu Hunderten zusammengetrieben, um die Gleise an Stellen zu befestigen, wo sich der Boden gelockert hat, und auf einzelnen Strecken neue Dämme aufzuschütten.

In Chorchonte, etwa drei Stunden hinter Mandschuria, tritt der strategische Gedanke, den man mit der Bahn durch die Mandschurei verfolgt, noch deutlicher zutage. Man hat überall, oft unter erschwerenden Umständen, artesische Brunnen bohren müssen, um den Bedarf an Wasser zu decken. Auf dieser Station hat man aber gleich zwei schwere, große, massive Türme erbaut und zwischen ihnen einen so großen Zwischenraum ge-

lassen, daß die Lokomotiven für zwei Züge gleichzeitig Wasser nehmen können.

Die Türme sind mit Schießscharten versehen und so eingerichtet, daß sich fünfzig bis sechzig Mann in ihnen gegen feindliche Angriffe bequem verschanzen können. Man gewinnt sofort den Eindruck, daß die mandschurische Bahn viel sorgfältiger als die west- und mittelsibirische gebaut ist. Schienen, Schwellen und Dämme sind aus besserem Material angefertigt als in jenen Gegenden. Das Bild der Steppe ist durchaus nicht eintönig wegen der wechselnden und oft prächtigen Beleuchtung, die sich vom Sonnenaufgang bis zum Abend auf ihr abspielt und immer neue Bilder an uns vorbeiziehen läßt.

Das Wilde und Ursprüngliche der Gegend, das sich alle paar Stunden merklich steigert, hat sogar etwas ungemein Spannendes. Eine halbe Stunde rast ein wildes Pferd mit flatternder Mähne, so daß es den Boden kaum zu berühren und durch die Luft zu schweben scheint, an unserem Zuge einher, bis es von einem russischen Soldaten eingefangen wird. Ein Zug Kamele trabt an uns vorüber, und auf jedem von ihnen sitzt zwischen den beiden Höckern ein Mann mit roter Bluse und hohen, schwarzen Stiefeln, ein Symbol der Herrschaft, welche der russische Bär über diesen Teil von China für alle Zeiten auszuüben gedenkt.

Die Zahl der Kulis wird immer größer. Scheu und neugierig halten sie sich in der Nähe des Zuges auf, und wenn einer von den Passagieren sie in seinem photographischen Apparat einfangen will, lassen sie sich gutmütig zu einer Gruppe zusammentreiben.

Wir haben schon die zwölfte Station hinter Mandschuria hinter uns, und überall wiederholt sich das Bild

raſtloſer Arbeit, die maſſive Gebäude und kleine Forts an Stelle der leicht gezimmerten Holzhäuſer auf dem früheren Teil der ſibiriſchen Bahn entſtehen läßt. Noch ſieht man die Höhlen, die aus der Erde geſchauſelt wurden und in der erſten Zeit, als die Bahn gebaut wurde, den Kulis und Soldaten zur Wohnung dienten.

Jetzt ſtehen die Koſaken mit aufgepflanztem Gewehr auf den Waſſertürmen, den Dächern, den Anhöhen und überall ſonſt, wo ſich ein Ausſichtspunkt findet, und beobachten jede Bewegung in der Ferne. Sie geben untereinander Signale, am Tage mit Fahnen, in der Nacht dadurch, daß ſie ein mit Pech getränktes Stück Werg, das um eine Stange gewickelt iſt, anzünden. Kleinere und größere Trupps von Soldaten laſſen ſich jeden Augenblick zuſammenſtellen, wenn Hilfe not tut, ein Überfall erfolgen ſollte oder eine Straſexpedition beabſichtigt wird. Originell wirkt der Anblick des erſten Stationsgebäudes, das im chineſiſchen Stil ausgeführt iſt, wovon wir ſpäter noch zahlreiche, weitere Proben bekommen ſollten.

Der Verkehr ſteigert ſich auf dieſer Bahn ſo überraſchend, daß man den Ruſſen andere Räume zur Verfügung ſtellen muß als den Chineſen, deren unangenehme Ausdünſtung, namentlich wenn ſie in größerer Anzahl verſammelt ſind, auch von Leuten ohne feinere Geruchsnerven unangenehm empfunden wird.

In Jrekte wird eine zweite Lokomotive vor unſeren Zug geſpannt, da wir die Höhe des Chingangebirges zu erſteigen haben. Die ſonſt ſo einſame Gegend wird plötzlich von Tauſenden von Menſchen belebt. Unter unaufhörlichem Keuchen beginnen die beiden Maſchinen unſeren Zug auf drei Kehrwegen auf das Chingangebirge

eintausend Meter hoch hinaufzuschleppen. Das Terrain setzt sich aus Strecken voll schroff aufragenden Gesteins, das unmittelbar vor unserem Zug herabzustürzen droht, und freundlichen, breiten Tälern zusammen.

Hirten, die hinter ihren Kühen und Lämmern zu Pferde traben, Kulis, die in Erdhütten wohnen und sich mit rauchgeschwärzten Gesichtern aus Reisig unter einem Kessel Feuer machen, Arbeiter, die zwischen den stehen gebliebenen Spitzen des ausgestochenen Erdreiches wie die Katzen lagern und zu dem Zuge emporblicken, treten uns in immer dichteren Scharen vor die Augen. Dazwischen sind große Werkstätten mit rauchenden Schloten und elektrische Anlagen angebracht.

Auf der kleinen Station, die sich auf der Höhe des Gebirges befindet, und von wo wir ebenfalls in drei Kehren in südlicher Richtung abwärts gleiten, erscheint ein elegant aussehender Mann, der mit seinem geistvoll energischen Gesicht und seinem schwarzen Vollbart eine auffallende Ähnlichkeit mit meinem alten Freunde, dem Maler Wereschtschagin hat, wie er vor zwanzig Jahren aussah. Es ist der Ingenieur Botscharow, dem man den Bau eines Tunnels durch dies Gebirge anvertraut hat und der damit noch vor Anbruch des Winters fertig zu werden hofft. So bequem der Zug die Anhöhen im Sommer und bei gutem Wetter erklimmt, so beschwerlich und bedenklich mag die Fahrt bei andauernden Regengüssen oder Schneewehen sein.

Botscharow erzählt mir von den Schwierigkeiten, die er überwinden mußte, weil die Arbeiten im Winter oft unterbrochen werden mußten. Er befehligt ein kleines Heer von zehntausend Beamten, russischen Arbeitern und

Kulis. Der Tunnel wird die Länge von drei Kilometern haben.

Dann geht die Reise wieder über weites Steppengebiet. Die chinesischen Stationsgebäude treten dabei immer zahlreicher und charakteristischer hervor. Sie sind bei den Fenstereinfassungen und auf den ausgezackten Dächern mit allerlei Ornamenten aus dem Reich der Mitte versehen. Auf dem First sitzt meistens eine Reihe von langgeschwänzten Affen oder gierig schnappenden Drachen, die aus Eisen ausgeführt sind und sich in dieser Umgebung sehr drollig ausnehmen. Am dritten Tage nach dem Betreten der chinesischen Grenze kommen wir nach Charbin, einer großen Station, wo der Zug über eine Stunde hält. Zuerst erblicken wir einen Fluß Sfungari mit einer eisernen Brücke, über welche unser Zug hinwegrollt. Am Ufer lassen zahlreiche Anlegestellen und Güterschuppen und die auf dem Wasser kreuzenden Dampfschiffe und Segelboote die Bedeutung dieses Punktes erkennen.

Wir fahren mit dem Zug einige Minuten weiter und halten dann in Neu-Charbin, einer jener aus dem Boden gestampften Städte, wie sie die russische Regierung in der Mandschurei überall ins Leben zu rufen sucht. Hier vereinigen sich die aus Dalny einlaufenden Züge mit denen, die aus Wladiwostok kommen, und der Verkehr schwillt an diesem Punkte von Jahr zu Jahr immer mehr an.

Zunächst ist man Zeuge eines tollen Jahrmarktstreibens, das sich in und vor dem hölzernen Stationsgebäude nach allen Richtungen bis zu den Gleisen der ein- und auslaufenden Züge abspielt.

Chinesen in allen möglichen Gestalten und Jahr-

gängen haben sich zum Schutze gegen die Sonne halb zerrissene moderne Strohhüte auf den Kopf gesetzt oder tragen Regenschirme mit geplatztem Gloriastoff und verbogenem Gestell. Andere drängen sich im Vorraum zum Wartesaal oder liegen zwischen den aufgestapelten Ballen auf der Erde. Inmitten der schreienden und rennenden Menschenmenge stehen ein paar persische Kaufleute in unerschütterlich würdevoller Haltung, selbst dann noch, wenn ihnen ein schmutziger Köter zwischen den Beinen hindurchläuft.

Die russischen Soldaten haben Mühe, die Ordnung aufrecht zu erhalten, und reden dabei die Sprache, die von den Kulis am besten und schnellsten verstanden wird. Sie versetzen ihnen abwechselnd einen Stoß ins Genick, geben ihnen eine Ohrfeige oder bearbeiten sie rückseitig mit der flachen Klinge, ohne daß sich die Opfer dieser schnellen Justiz gekränkt fühlen. Im Speisesaal teilen etwa dreißig Menschen ihre Kohlsuppe mit einer Armee von Fliegen, die trotz allen Fuchtelns und Wedelns nicht von den Tellern zu verscheuchen sind. Auf dem Rücken unserer Freunde schreiben wir Ansichtskarten, aber die Zeitungshändlerin, die sie feilhält, ist so unglaublich dumm und verschlafen, daß uns die Zeit, in der sie ihren Kasten öffnet und ihre Vorräte zeigt, eine Ewigkeit zu sein scheint.

Kurz bevor der Zug sich wieder in Bewegung setzt, gewahren wir auch zwei chinesische Polizeibeamte in roter Jacke, denen vorn auf der Brust in russischer und chinesischer Sprache die Bedeutung ihres Amtes schriftlich bestätigt ist. An einzelnen Stationen geben uns die Chinesen richtige Schaustellungen und führen so lange

gymnastische Kunststücke aus, bis wir ihnen einige Kupfermünzen zuwerfen.

Immer wieder fallen die massiven Stationsgebäude mit Steinwänden von fünfundsiebzig Zentimeter Dicke auf, die wie kleine Festungen wirken und in Verbindung mit allem stehen, was man im Kriegsfalle nötig hat. Stallungen, Werkstätten für Waffen aller Art, Wächterhäuser kann man in kurzen Zwischenräumen beobachten. Die Kasernen mit den Truppen, die in immer größerer Anzahl nach dem Osten abgeschickt werden, liegen meistens so weit von den Stationen ab, daß man sie im Zuge nicht sieht.

Offiziell machen die Russen nur auf ein Gebiet von wenigen Werst zu beiden Seiten des Geleises als ihr Eigentum Anspruch, aber wenn sie mehr Land brauchen, wird sich niemand finden, der ihnen das verwehrt. In dem Wort „Räumung der Mandschurei" liegt in jedem Fall eine köstliche Ironie für jeden, der diese lange Reihe von Festungen und befestigten Anlagen auf der chinesischen Ostbahn von Mandschuria bis Dalny beobachtet hat. Im Laufe eines Jahres hat die ganze Strecke eine völlig veränderte Physiognomie erhalten, und nun steht sie da als eine in Waffen starrende Heerstraße.

Man kann keinen Augenblick daran zweifeln, daß die Russen die Absicht haben, sich hier für alle Ewigkeit festzusetzen. Jede Werst zeigt die fieberhaft beschleunigten Vorbereitungen für die Möglichkeit eines Krieges.

Bei der Rückkehr begegneten wir mehrfach innerhalb weniger Stunden fünf Militärzügen, von denen jeder aus einigen vierzig Waggons bestand, und die alle in östlicher Richtung an uns vorbeifuhren.

Die Gegend hinter Charbin zeigt die Mandschurei

in landwirtschaftlicher Beziehung in sehr vorteilhaftem Licht. Überall erkennt man an der schwarzen Erde die fruchtbare Beschaffenheit des Bodens. Tagelang fahren wir zwischen Feldern mit Weizen, Kartoffeln und Raps einher.

Einen Tag vor Dalny taucht zur Linken Mukden, die alte Hauptstadt der Mandschu-Dynastie, vor uns auf. Man unterscheidet aus der Entfernung eine altersgraue, verfallene Mauer, die sich weit hinzieht, und auf ihr sieben oder acht Wachttürme. Die Bahn schneidet einen großen chinesischen Kirchhof mitten durch. Zu beiden Seiten des Fahrdammes erblicken wir unzählige grün bewachsene Grabhügel, einzeln oder in Gruppen. Die Hügel sind aber nicht wie bei uns langgestreckt und viereckig, sondern in der Form von Kugelabschnitten aufgeworfen, die einen kegelförmigen Aufsatz tragen und von einem niedrigen, kreisförmigen Erdring umgeben sind.

Hier und da sitzen oder stehen auf den Gräbern chinesische Männer und Frauen vor offenen Särgen, während andere auf der gewundenen Straße von der Stadt her angelaufen kommen, um den eintreffenden Passagieren ihre Waren anzubieten. Auch in Mukden gleicht das Stationsgebäude mit allem, was sich darum gruppiert, einem kleinen Fort, bei dessen Anblick man über die wahren Absichten der Russen bei der Besetzung dieses Ländergebietes keinen Augenblick im Zweifel sein kann.

Auf der Station entwickelt sich ein buntes, rein chinesisches Leben und Treiben, in dem die Europäer, die Gendarme, Bahnbeamte und Fahrgäste, fast verschwinden. Alte Frauen werfen sich auf die Erde und betteln um eine Gabe. Kranke strecken uns in mitleid-

Mukden.

Bei Mukden.

erregender Weise ihre verkrüppelten und wunden Glieder entgegen.

Kleine, behende Burschen bieten uns Töpfe mit frischer Milch, bemalte Fächer von geringem Wert, bunte Wedel, wie man sie zum Verscheuchen der Fliegen braucht oder den Pferden auf die Köpfe steckt, Zigaretten, die aus abscheulich riechendem Bauerntabak gedreht sind, Melonen, Bilder und Photographien aller Art, weiße Mäuse, bemaltes Spielzeug und Holzschnitzereien an.

Ein paar vornehm in Seide gekleidete Mandarinenfrauen, die diesem Treiben von weitem zuschauen, merken, daß sich die photographischen Apparate auf sie richten, wenden sich zum Ausgang des Stationsgebäudes, setzen sich in ihre Wägelchen und entschwinden dem Dunstkreis der Europäer.

Wenn der Zug sich wieder in Bewegung setzt, rollen wir über große Brückenbauten hinweg, unter denen wir sumpfiges, ausgewaschenes Terrain und einen träge hinschleichenden Flußarm erblicken. Zum Schutz der Brücke gegen räuberische Überfälle oder Versuche, sie zu sprengen, sind Kasernen angelegt, und Kosakenpatrouillen sind Tag und Nacht in Bewegung, um die Gegend zu beobachten.

Noch ein halber Tag und wir sind in Daschizjao, wo ebenfalls eine atemlose Bautätigkeit entwickelt wird. Japanische Weiber sind damit beschäftigt, auf einem Neubau, den die Station erhält, sich gegenseitig Ziegelsteine zuzuwerfen, Kulis schleppen auf Karren oder Tragbahren schwere Granitblöcke herbei. Aus der Einrichtung des Speisesaales erkennt man, daß Daschizjao ein wichtiger Punkt der Strecke sein muß. In der Tat zweigt sich hier die Bahnlinie nach Jnkau ab, von wo man die Reise nach Peking fortsetzen kann.

Sie ist vorläufig mit mancherlei Umständlichkeit verbunden, weil man in der Nähe von Niutschwang zuerst den Fluß Lao-khe mit dem Dampfer befahren, und dann in Shanghai-Kuan in einem Hotel mäßigen Ranges übernachten muß. Aber man bekommt am nächsten Morgen einen interessanten Teil der chinesischen Mauer zu sehen und erreicht dann über Taku und Tientsin gegen Abend die Hauptstadt des chinesischen Reiches.

Wir verabschiedeten uns von den Gefährten, die nach Peking wollten, blieben in unserem Expreßzug und erreichten am nächsten Morgen Dalny, die Endstation der sibirischen Bahn. Die vierundzwanzig Stunden Verspätung, die wir durch den Aufenthalt in Tscheljabinsk erlitten hatten, waren auf die Minute eingeholt, so daß wir die ganze Reise von Moskau nach dem Stillen Ozean anstatt in vierzehn, bereits in dreizehn Fahrtagen zurückgelegt hatten. Der russische Kriegsminister Kuropatkin, dem wir auf der Rückreise von Japan mit seinem Extrazug unterwegs begegneten, hatte dazu sogar noch einen Tag weniger gebraucht.

Man kann daraus Schlüsse ziehen, wie sehr sich die Leistungsfähigkeit der sibirischen Bahn in bezug auf Zahl und Schnelligkeit der Züge steigern muß, wenn man für sie ein zweites Geleise herstellt, was nur eine Frage der Zeit sein kann und auf kürzeren Strecken schon jetzt tatsächlich versucht wird.

# Am Endpunkt der ſibiriſchen Eiſenbahn.

## I.

### Dalny.

Wer am vierzehnten Tage nach der Abfahrt von Moskau in früher Morgenſtunde den Endpunkt der ſibiriſchen Bahn in Dalny erreicht, hat eine Fülle origineller und beſtändig wechſelnder Eindrücke in ſich aufgenommen, alle nur denkbaren Unterſchiede von Land und Leuten beobachtet und an dem friſchen Leben, das aus der Erde ſprießt, lebhaftes Intereſſe gewonnen.

Wie im Traum ſind die Berge und Steppen, die Wälder, Flüſſe und Seen, die Stationen, Städte, Niederlaſſungen und Fabriken, Volkstypen, wie Ruſſen, Tunguſen, Burjäten und Chineſen, in buntem Durcheinander an ihm vorbeigezogen. Wenn der Zug ſich der Oſtküſte von Aſien nähert und auf Dämmen breite Waſſerflächen überſchreitet, ruft der Gedanke an den Stillen Ozean eine neue Reihe romantiſcher Vorſtellungen hervor, die bis nach Amerika hinüberreichen. Unwillkürlich erwartet man beim Verlaſſen des Coupés irgend ein wirkungsvolles Schlußbild, das die empfangenen Eindrücke zuſammenfaſſen und krönen könnte.

In dieſer Beziehung erlebt der Reiſende aber zunächſt eine ſchwere Enttäuſchung. Gerade der Endpunkt der

ſibiriſchen Bahn macht vorläufig einen ganz unfertigen Eindruck. Hätte der Kondukteur uns nicht daran erinnert, daß wir bereits in Dalny ſind, ſo wären wir auf unſern Plätzen ruhig ſitzen geblieben. Nirgends war ein Bahnhof oder eine ſonſtige Einrichtung zu erblicken, die an einen Weltverkehr erinnert.

Unſer prächtiger Zug machte in einer breiten Schlucht, die aus dem lehmigen Boden ausgegraben war, unter einem unanſehnlichen Holzſchuppen Halt. Mehrere Reihen von Geleiſen und Wagen zogen ſich zwiſchen der Böſchung hin, hinter der die Stadt zunächſt verſteckt blieb. Als um die Mittagsſtunde ein ſtarker Regenguß herniederſiel, verwandelte ſich die ganze Station in einen Tümpel, und die Räder des Zuges ſtanden bis zu den Achſen im Waſſer. Wo die Geleiſe aufhörten, erblickte man eine hölzerne Brücke, die über die Schlucht hinwegführte.

Wir ließen ſie rechts liegen und gingen geradezu über eine hohe Treppe zu der neuen, von den Ruſſen gegründeten Stadt Dalny, die einen wichtigen Stützpunkt ihrer Macht im öſtlichen Aſien bilden ſoll.

Wir ſchritten durch eine ſchmale Straße, die ſich bis zum Mittelpunkt der Stadt hinzieht und aus lauter kleinen, maſſiv gebauten Häuſern mit hübſchen Dächern, Vorgärten und Umfaſſungsmauern beſteht. Nirgends war ein menſchliches Weſen zu ſehen oder ein Laut zu hören. Ohne die Kulis, die unſer Gepäck trugen, hätten wir glauben müſſen, in einer ausgeſtorbenen Stadt angelangt zu ſein. Unſer Weg führte uns auf einen großen Platz zum Hotel Dalny, das uns als das beſte in der Stadt empfohlen war und mit ſeiner großen Veranda in der Tat einladend wirkte. Aber trotz der Depeſche, die wir am Abend vorher abgeſchickt hatten, meldete ſich in

dem Gasthaus keine Seele, um uns Zimmer anzuweisen. Der Wirt schlief noch und der Portier war irgendwo unterwegs. Wir ließen unsere Sachen im Korridor abladen und harrten der Dinge, die kommen würden. Endlich gelang es uns, einen Boy in der Küche beim Messerputzen abzufassen, der die bestimmte Versicherung gab, daß in dem Hotel kein Zimmer frei sei.

Das wurde uns bald darauf auch von dem Portier bestätigt, der mit seinem langen, weißen Bart und grauem Schlafrock zunächst wie ein Gespenst einherschlich, dann aber, als er sich mit den Kulis herumprügelte, bewies, daß er ein Paar recht gesunde und kräftige Arme besitze. Er begann auf der Veranda die Vögel zu füttern, während wir betrübt berieten, wo wir ein Unterkommen finden könnten, und dabei immer ängstlich nach den Koffern schielten, die ohne Bewachung in einem Winkel des Korridors aufgeschichtet waren. Wo unsere Depesche geblieben war, wußte kein Mensch zu sagen. In gedrückter Stimmung schlürften wir unsern Tee, den wir nach langem Warten erhalten hatten, und blickten auf den Platz hinaus, auf dem ein Kutscher mit seinem Pferdchen angetrabt kam und sich in der Mitte aufstellte, während die Haustüren noch sämtlich verschlossen blieben.

Zum Glück wirkte eine von unseren Empfehlungen so unmittelbar, daß wir wenigstens unsere Koffer bei einem guten Freunde meiner Reisebegleiter unterbringen, die Sorge um ein Hotelzimmer hinausschieben und daran denken konnten, uns die Stadt anzusehen, die in Rußland gegenwärtig in aller Munde ist und diese Beachtung im wesentlichen auch wirklich verdient.

Wenn man durch die Straßen von Dalny fährt, wird man lebhaft an die Art erinnert, wie in Amerika Städte

gegründet werden. Auch dort überläßt man es nicht dem Zufall, wie und wo Menschen zusammenströmen, um ein Gemeinwesen zu begründen, sondern lockt sie zu bestimmten Punkten hin, deren Wichtigkeit man für das weitere Aufblühen der Gegend erkannt hat. Straßen werden angelegt, Häuser erbaut, alle Vorkehrungen für Beleuchtung und Kanalisation getroffen, nicht für die wenigen Bewohner, die bereits vorhanden sind, sondern für die vielen, die erst kommen sollen.

Als der Plan gebildet war, die sibirische Bahn in südlicher Richtung durch die Mandschurei zu führen, wurde die Bucht im Gelben Meere ins Auge gefaßt, um an einem eisfreien Hafen einen neuen Mittelpunkt für Handel und Verkehr zu schaffen, das Erworbene zu sichern und zu mehren. Das Ministerium Witte, das für den Ausbau der sibirischen Bahn bereits tief in den Staatssäckel gegriffen hatte, wendete wiederum Millionen auf, um aus dem Nichts eine Stadt zu schaffen und von Fern und Nah, aus der Heimat und der Fremde Kräfte heranzuziehen, die sie mit den modernen Errungenschaften der Technik versehen konnten.

Wie mit einem scharfen Messerschnitt drang die Eisenbahn in die Küstengegend vor, wo die Bewohner der alten Chinesenstadt sich gleichgültig und feindselig gegen jede Neuerung verhalten hatten.

Wie Kinder aus einem Baukasten Klötze auswählen, sie neben- und aufeinander setzen und im Spiel ihrer Phantasie überlegen, ob nach der Vorlage eine Festungsmauer, ein Turm oder ein Palast herzustellen sei, so wurden am Stillen Ozean im Laufe von drei Jahren ein paar hundert Häuser nach demselben Modell erbaut

Palmy.

Digitized by Google

und zu Wohnungen eingerichtet, die man den Ingenieuren und Beamten zur Verfügung stellte.

Monumentale Regierungsgebäude, Kirchen, Warenhäuser entstanden zu einer Zeit, als noch kein Bedürfnis für sie vorhanden war, nur um den spärlichen Bewohnern das Gefühl beizubringen, daß sie sich in keiner von der Kultur verlassenen Gegend niedergelassen haben. Dalny wurde bei dem chinesischen Dorf Talienwan am Ufer der Viktoria-Bucht angelegt. Der Name der Stadt ist nach dem russischen Eigenschaftswort für „fern", „weit" gebildet worden, nachdem die Bezeichnung der „ferne Osten", „Dalnij Wostok", für die russischen Niederlassungen am Stillen Ozean bereits zu einer feststehenden Bezeichnung geworden war.

Unser erster Besuch galt den neuen Hafenanlagen, die von fieberhafter Tätigkeit zeugen und im größten Stil ausgeführt werden. Bei der Besichtigung der Elektrizitätswerke, die von der bekannten Firma Ganz & Co. in Budapest eingerichtet worden sind, erwies sich ein Vertreter dieser Firma, Oberingenieur Czuk, als ebenso sachverständiger wie gefälliger Führer.

Wir betraten die langgestreckten Gebäude und betrachteten die darin aufgestellten Maschinen, die, von Kulis bedient, mit ihren Rädern und Kurbeln in voller Tätigkeit waren. Die Werke liefern sowohl die Beleuchtung für die Stadt wie die Kraft für die Arbeiten in den Docks. Die Anlage der verschiedenen Gebäude und Schuppen wird von einem Schornstein beherrscht, der eine Höhe von sechzig Metern erreicht. Sowohl Witte wie der russische Kriegsminister Kuropatkin waren, als sie sich in diesem Jahre in Dalny aufhielten, von der Vortrefflichkeit der hier geschaffenen Einrichtungen überrascht und drückten den

Ingenieuren ihre lebhafte Anerkennung über das aus, was in so kurzer Zeit erreicht worden war. Ein großes Trockendock naht sich seiner Vollendung, und zwei lange Molen ziehen sich weit ins Meer hinaus, auf dem wir in der Ferne mehrere japanische Kriegsschiffe erblickten. Sie hatten in den letzten Tagen eifrig Vermessungen vorgenommen und dadurch allerlei Gerüchte über die kriegerischen Vorbereitungen des Inselvolkes hervorgerufen, dessen Haltung Rußland gegenüber von Jahr zu Jahr immer herausfordernder wird. Mächtige eiserne Schuppen waren bereits errichtet, und unaufhörlich wurden Waren hin- und hergeschafft. Ein ganzes Heer von Kulis war gedungen, um die Erde auszustechen und die Ufer zu befestigen. Die Bucht wird durch eine Reihe abgestumpfter Bergkegel begrenzt, die mit der Umgebung des Baikalsees eine leichte Ähnlichkeit haben, nur daß sie niedriger erscheinen und weniger schroff zum Wasserspiegel abfallen.

Der Hauptteil der Stadt gruppiert sich um den Nikolaiplatz, von dem zehn Straßen strahlenförmig ausgehen. Durch die Verbindungen, die zwischen ihnen geschaffen sind, erhält der Stadtplan eine gewisse Ähnlichkeit mit dem Netz einer Spinne. In der Mitte des Platzes erhebt sich an hochgelegener Stelle eine russische Kirche. Von den Gartenanlagen, die sie umgeben, hat man einen hübschen Blick auf einen anderen Teil des Hafens, dessen Bucht wellenförmig gegliedert ist. In der Mitte der Kirche stehen sich das Hotel Dalny, das Stadthaus und die Wohnung des Hauptingenieurs Sacharow gegenüber. Von diesem rührt der ganze Bebauungsplan für Dalny her, und durch seine Hand sind die Mittel gegangen, die für das Entstehen der Stadt aufgewendet wurden.

Sacharow lebt und fühlt sich dort wie ein kleiner Fürst, und seine Wohnung ist wie ein Palais mit allem nur denkbaren Komfort für seine und seiner Familie Bequemlichkeit wie für den Empfang von Gästen eingerichtet. Eine echt russische „breite Natur", hat er es verstanden, sich nicht nur in seiner amtlichen Stellung, sondern auch durch persönlich empfehlenswerte Eigenschaften zum Mittelpunkt der Gesellschaft in der jungen Stadt zu machen. Die Feste, die er veranstaltet, dauern oft so lange, daß man ihn vor zwölf Uhr vormittags in seiner Ruhe nicht stören darf. Aber dann ist er für jedermann zu sprechen und voll von Ideen für die weitere Entwicklung seiner Schöpfung, auf welche die Augen von ganz Rußland gerichtet sind.

Das Gebäude des Polizeimeisters, die Schule, das Krankenhaus, Warenhäuser, wie das von Kunst und Albers, und die Wohnungen der Ingenieure reihen sich daran. Obwohl sich der rote Ziegelbau bei all diesen Villen und Wohnhäusern wiederholt, die von einer mannshohen steinernen Mauer eingefaßt sind, läßt sich doch nicht leugnen, daß das Bild der Stadt ein freundliches ist und an vielen Stellen hübsche perspektivische Wirkungen aufweist. Die gepflasterten Straßen, die breiten Bürgersteige und die Durchblicke, die man hat, lassen überall den Sinn für Zweckmäßigkeit und Ordnung erkennen. Während des Tages kann man allerdings minutenlang spazieren gehen, ohne einer Menschenseele zu begegnen. Auch mit der Sicherheit der Straßen ist es in der Nacht trotz der elektrischen Beleuchtung noch nicht sonderlich bestellt.

Die Wächter müssen durch klappernde Geräusche mit zwei Holzpflöcken zu erkennen geben, daß sie nicht eingeschlafen sind. Die böse Welt behauptet dagegen, daß die Diebe

dadurch nur auf die Stellen aufmerkſam gemacht werden, wo niemand aufpaßt und ſie ihrem Handwerk ungeſtört nachgehen können.

Während wir im Hotel Dalny unſer zweites Frühſtück einnahmen, ſtrömte der Regen in ſolchen Maſſen hernieder, daß die weitere Beſichtigung der Stadt vorläufig eingeſtellt werden mußte.

Um ſo größer erſchien uns die Sorge, wo unſere Reiſegeſellſchaft mit ihren Koffern die Nacht zubringen ſollte, da nirgends, ſo weit wir auch Umfrage hielten, ein Zimmer frei war. Unſere letzte Hoffnung, in einem Privathotel unterzukommen, das für durchreiſende Beamte eingerichtet worden iſt, ſcheiterte ebenfalls, da alle Räume darin beſetzt waren. Es wurden nun die verſchiedenſten Pläne aufgeworfen, umgeſtoßen und wieder aufgenommen.

Drei von unſeren Freunden erklärten, daß ſie unter ſolchen Umſtänden ſofort nach Port Arthur weiterfahren wollten. Aber ſie erfuhren, daß die Hotelverhältniſſe dort noch viel ungünſtiger als in Dalny beſchaffen ſeien. Außerdem wurde uns mitgeteilt, daß die Eiſenbahnverbindung zwiſchen den beiden Städten auf mehrere Tage unterbrochen ſei. Infolge des heftigen Regens hätten die ſteigenden Fluten einen Brückenpfeiler eingeriſſen, der erſt wieder ausgebeſſert werden müſſe.

Nun beſteht allerdings an den meiſten Wochentagen auch eine Dampferverbindung zwiſchen Dalny und Port Arthur, aber weder durch telephoniſche Anfrage noch auf andere Weiſe ließ es ſich feſtſtellen, ob und wann ein Schiff dorthin abgeht. Deutſche und ruſſiſche Kaufleute geſellten ſich zu uns und tröſteten uns damit, daß man ſich in ſolchen Fällen mit Geduld wappnen und dem Zufall vertrauen müſſe.

Nach zwei Stunden klärte sich das Wetter auf und wir konnten die Besichtigung der Stadt fortsetzen. Wir kamen durch einen hübschen Park, der ebenfalls erst vor kurzem angelegt war und auf hügeligem Terrain eine Reihe angenehmer Spaziergänge sowie die Anfänge eines zoologischen Gartens enthält. Wir begaben uns dann über eine Holzbrücke zur Chinesenstadt und blickten in die Schlucht hinab, wo unser sibirischer Zug von mehreren Reihen Güterwaggons umgeben war.

In der unmittelbaren Nähe der Brücke soll ein großer Bahnhof errichtet werden, der schon längst ein unentbehrliches Bedürfnis ist. Das Modell, das wir zu sehen bekamen, läßt darauf schließen, daß man an die Ausführung eines Gebäudes mit großen Einfahrtshallen, Wartesälen und Gepäckräumen gehen will, wie man es sonst nur in größeren Städten findet. Auch daraus läßt sich erkennen, daß man eine gewaltige Steigerung im Verkehr auf dieser Strecke erwartet und ihr in jeder Weise rechtzeitig Rechnung tragen will.

Die Chinesenstadt machte uns mit einer Häufung von Unsauberkeit bekannt, wie wir sie kaum für möglich gehalten haben. Alle Buden waren geöffnet, und man konnte die Leute überall bei ihrer Arbeit und beim geschäftlichen Verkehr beobachten.

Der Barbier übte sein Handwerk sogar auf der Straße aus, indem er den Kopf seines langzöpfigen Kunden in die Waschschüssel tauchte und ihn mit Seife und Wasser, dann mit Kamm und Bürste tüchtig bearbeitete. Eine originelle Szene konnten wir im Laden einer Pfandleiherin beobachten, wo eine Chinesin eine keineswegs einwandfreie Bettdecke nach langen Unterhandlungen für fünfundsiebzig Kopeken versetzte.

Der Schmutz, der überall herrschte, hatte namentlich in den Bäckerläden und Garküchen, an denen wir vorbeikamen, etwas Abschreckendes, und der Geruch von angebranntem Fett stieg uns so widerwärtig in die Nase, daß wir die Zigarette im Munde überhaupt nicht mehr ausgehen ließen.

Bei der Rückkehr ins Hotel wurden wir durch die frohe Botschaft überrascht, daß infolge der plötzlichen Abreise eines Gastes nun doch ein Zimmer frei geworden sei. Gute Menschen, die von unserer Not gehört hatten, waren übrigens in ihrem Eifer zu weit gegangen und in der ganzen Stadt herumgelaufen, um uns zu helfen. Dabei wurden schließlich soviel Zimmer, wenn auch wenig empfehlenswerter Art, aufgetrieben, daß manche von uns drei zur Verfügung hatten und in Verlegenheit gerieten, wie sie den plötzlichen Überfluß nun wieder abschieben sollten. Ich entschloß mich, im Hotel Dalny zu bleiben, das keineswegs ein Ideal von Reinlichkeit darstellt, aber von seiner offenen Terrasse einen Ausblick auf den schönsten Teil der Stadt bietet und namentlich am Abend die Offiziere, Kaufleute und Ingenieure, die auf der sibirischen Bahn oder nach Port Arthur reisen wollen, bis in die späte Nacht zu fröhlicher Geselligkeit vereinigt.

Der folgende Tag war ein Sonntag. Wir hatten vor dem zweiten Frühstück ein Zusammentreffen im Jachtklub verabredet. Darunter ist ein kleines, freundliches Lokal zu verstehen, das unmittelbar hinter dem Hotel Dalny liegt und von diesem nur durch einen Garten getrennt ist. Es besteht aus einer großen Veranda, die sich, hinter Blumen versteckt, sehr einladend und lauschig ausnimmt, einem Saal, in dem sich ein Büfett befindet, und einem höher gelegenen Raum, der sich als Bühne benutzen

läßt, für gewöhnlich aber als Lesezimmer verwendet wird. Die Mitglieder des Klubs bestehen aus den verschiedensten Elementen, aber es scheint, daß die Deutschen oder wenigstens die deutsch Sprechenden und Verstehenden darin überwiegen. Man trifft sich dort täglich an der von Chinesen bedienten Bar, nimmt eine Erfrischung zu sich und unterhält sich über die Tagesereignisse von fern und nah. Gleichzeitig dient der Klub aber auch als eine Art Börse, wo sich Angebot und Nachfrage begegnen, die Kreditverhältnisse erörtert und geschäftliche Fragen aller Art besprochen werden.

Nach Tisch trifft man sich dann wieder und vereinigt sich zu einzelnen Gruppen, um eine Partie Karten oder Billard zu spielen. Der Fremde trifft hier Persönlichkeiten aus allen Teilen Deutschlands, meistens jüngere Leute, die von einem romantischen Triebe nach Rußland gelockt wurden, nach Sibirien und immer weiter nach dem Osten kamen, um endlich am Stillen Ozean ihr Glück zu versuchen.

Einige von ihnen sind voll Vertrauen, daß es ihnen im Lauf der Zeit gelingen werde, sich eine Lebensstellung zu schaffen und mit dem, was sie erworben und erfahren haben, weiter zu betätigen. Andere betrachten ihr Los als eine Verbannung und werden schon melancholisch, wenn man sie an die Heimat erinnert oder gar das Wort „Berlin" ausspricht.

Dennoch herrscht in diesen Kreisen ein unverkennbar frischer Geist und wer Kraft und Geschick besitzt, mit seinem Lebensschiff auf den Wellen dieser jugendlich unruhigen, aber verheißungsvollen Entwicklung zu schwimmen, braucht nicht zu verzagen. Der schöne Sonntag hatte auch die holde Weiblichkeit aus den Häusern gelockt, und

die Damen zeigten ſich in ihren leichten Sommertoiletten zu Wagen und Pferd, auch wenn ſie auf dem Zweirad an der Veranda vorbeieilten, von einer ſo liebenswürdigen Seite, daß man in keiner Weiſe den Eindruck kleinſtädtiſcher Verhältniſſe empfing. Neben dem Stadtpark exiſtiert in Dalny auch noch ein Stadtgarten, der aus friſch gepflanzten Bäumen und Beeten nur eben erſt angelegt iſt. In dem Muſikpavillon ſpielt am Nachmittag eine Kapelle, und was ſehen oder geſehen werden will, findet ſich hier zum Spaziergang ein.

Welche Rolle das deutſche Element in Dalny ſpielt, habe ich mehr als einmal erfahren, niemals aber deutlicher als in dem gemütlichen Heim des Ingenieurs Czerwinski, deſſen Frau ſich als eine geborene Magdeburgerin zu erkennen gab und ihre Wohnung, ſoweit es möglich war, ganz und gar im deutſchen Geſchmack eingerichtet hatte. Dies Haus zeichnete ſich auch dadurch vor allen anderen Wohnungen aus, daß es eine richtige deutſche Laube beſaß, in der man, durch die Mauer gegen Staub und durch die herabhängenden Zweige gegen Hitze geſchützt, bei einem erfriſchenden Labetrunk ganz vergeſſen konnte, eine ſo unendliche Strecke von der Heimat entfernt zu ſein.

Die chineſiſche Amme unterſchied ſich in ihrem Äußern freilich weſentlich von ihren europäiſchen Genoſſinnen, aber an Geduld und Zärtlichkeit, die ſie dem erſt vor kurzem eingetroffenen Liebling des Hauſes zuteil werden ließ, blieb ſie hinter ihnen in keiner Weiſe zurück. Der Koch aus dem Reich der Mitte rückte allerdings mit einer unangenehmen Nachricht für die Hausfrau heraus, indem er erklärte, daß er morgen den Dienſt verlaſſen müſſe. Er wiederholte unter Tränen in dem Kauderwelſch, das ſich die dortigen Dienſtboten im Verkehr mit

den Europäern angewöhnt haben, daß „Vater kaput", d. h. gestorben und „Mutter ganz sutsch"; d. h. verzweifelt sei, weshalb er durchaus nach Hause zurückkehren müsse.

Um so anmutiger und gemütlicher erschien uns dieses Heim, als die Hausfrau sich dadurch in keiner Weise um ihren guten Humor bringen ließ, sich eine Schürze vorband und im Handumdrehen selbst für die Gaben der Küche und des Kellers sorgte. Die Zeit verging uns in der Laube so schnell, daß bereits alle Sterne am Himmel funkelten und der Wächter seine klappernde Musik ausführte, als wir uns auf den Heimweg machten.

Ein Teil unserer Gesellschaft war bereits am vorausgegangenen Tage bei Sturm und Regen in einem unansehnlichen Schiff nach Port Arthur abgefahren. Nun beschlossen wir, diesem Beispiel ebenfalls zu folgen und uns zu diesem Zweck an Bord des russischen Dampfers „Nowik" zu begeben.

Aber es war wiederum unmöglich, bestimmte Angaben über die Abfahrtzeit zu erhalten. Auf gut Glück fuhren wir in einer Droschke auf holprigem Wege und durch aufgeweichtes Erdreich dem Hafen entgegen. Unterwegs konnte man wieder beobachten, welche Massen chinesischer Arbeiter in Dalny überall angestellt sind, um die Bauten in der Stadt und im Hafen so schnell als möglich zu vollenden. Wir erblickten sie dort in ganzen Scharen, wie sie unter lautem Geschrei, um ihre Kräfte gegenseitig anzuspornen, einen Wagen beluden, Lasten an Stricken herbeischleppten, Winden zogen oder bei den Erdarbeiten beschäftigt waren.

Wie in der Mandschurei bei dem Bau der sibirischen Eisenbahn, lassen sich auch bei Städtegründungen wie in Dalny und Port Arthur die chinesischen Kulis gar nicht

entbehren. Sie ſind kräftig gebaut, willig und ſo anſpruchslos, daß ſie außer dem Topf Reis, den ſie erhalten, von den Unternehmern kaum höher als mit zwanzig oder fünfundzwanzig Pfennigen nach unſerem Gelde für den Tag bezahlt werden.

Handelt es ſich um andere Hilfeleiſtungen, ſo können die Dienſtfertigkeit und Unwiſſenheit dieſer Burſchen die Reiſenden allerdings zuweilen zur Verzweiflung bringen. Als wir etwa zehn Minuten vor der Anlegeſtelle des Dampfers unſere Droſchke verließen und zu Fuß weitergingen, um die Pferde auf dem ſchlechten Wege nicht zu ſchinden, ſtürzte ſich gleichzeitig ein volles Dutzend dieſer braunen Kerle auf unſere Koffer. Wie die Beſeſſenen packten immer zwei bis drei dasſelbe Gepäckſtück an den Handgriffen, um es ſich gegenſeitig zu entreißen, ſo daß wir fürchteten, unſere Reiſeausrüſtung in lauter Fetzen verwandelt zu ſehen. Kräftige Zurufe, Ermahnungen und Drohungen nützten nicht das mindeſte, und das Geraufe nahm einen immer tolleren Charakter an, bis der Kutſcher mit der Peitſche wie in einen Haufen biſſiger Hunde hineinſchlug und uns auf dieſe Weiſe vor weiteren Zudringlichkeiten und Beläſtigungen ſchützte.

## II.

## Port Arthur.

Der Dampfer, mit dem wir von Dalny nach Port Arthur fahren, bleibt in geringer Entfernung von der Küſte, und die vier Stunden, die wir an Bord zubringen, vergehen uns ebenſo ſchnell wie angenehm. Zunächſt trägt der klare, ſonnige Vormittag, der alles mit Licht und Farbe umgibt, dazu bei, uns in gute Laune zu verſetzen.

Unter den Passagieren tauchen mehrere bekannte Gesichter auf, und es entwickelt sich schnell eine ungezwungene Unterhaltung über die neuen Eindrücke, die wir empfangen haben und alsbald in überraschender Weise vervollständigen sollen. In dem kleinen, aber behaglich eingerichteten Speisesalon hat der Kapitän für ein echt russisches Frühstück Sorge getragen, das sich von der liebloſen Abfütterung in den Hotels und Restaurants von Dalny in angenehmer Weise unterscheidet.

Es gibt eine richtige „Sakuska" mit Schinken, Hering, Oliven, Salaten und dem unvermeidlichen Schnäpschen sowie eine Anzahl sauber und appetitlich zubereiteter Schüsseln.

Die Küste wird durch eine Reihe von Bergen gebildet, die schwach bewaldet sind und schroff zum Ufer abfallen. Unter ihnen erhebt sich der Samson zu der stattlichen Höhe von zweitausend Fuß. Er bleibt während der Fahrt längere Zeit hindurch sichtbar, verschwindet hierauf eine Weile, taucht dann aber in der Ferne zwischen breiten Felsenspalten als bläulich schimmernder Kegel wieder auf.

Von der Eisenbahn, die beide Städte miteinander verbindet, erblickt man nichts, da sich die Strecke auf der andern Seite der Berge durchs Land hinzieht. Eine Gruppe russischer Beamter und Kaufleute nimmt mit ihren Damen das Frühstück auf dem Promenadendeck ein. Alles ist fröhlich und redselig wie bei einem Eroberungszuge in fremdes Land, das man bereits in der Tasche zu haben glaubt. Soll sich Dalny zu einem neuen Mittelpunkt des Handels entwickeln, zu einem russischen Schanghai, mit dem man das Weltmeer zu beherrschen hofft, so hat Port Arthur die Aufgabe, als starke Festung die junge Schöpfung zu schützen und im Fall eines Krieges den

Feinden die Zähne zu zeigen. So greifen die Interessen der beiden Städte unmittelbar ineinander über, und wer in der einen zu tun hat, muß auch die andere im Auge behalten.

Die Namen von bekannten Offizieren, Beamten, Kaufleuten fliegen im Gespräch hin und her. Man rühmt und verurteilt die Dinge je nach dem Verhältnis, in dem man zu ihnen steht. Allerlei Gerüchte und Klatsch schießen um so üppiger ins Kraut, als die Zeitungen sich nur auf kümmerliche Nachrichten über das, was vorgefallen oder zu erwarten ist, beschränken.

Aber die ruhige Meerfahrt mit den romantischen Küstenbildern, die dabei an den Passagieren vorbeiziehen, nimmt bald ein Ende.

Noch bevor wir Port Arthur erreichen, drängen sich die Bilder rastloser menschlicher Tätigkeit an uns heran. Die ersten Kriegsschiffe werden am Horizont sichtbar und erinnern uns an die Bestimmung, welcher der Hafen dienen soll. Die Höhen an der Küste ragen immer schroffer empor, und wir erkennen schon von weitem, daß sie stark befestigt sind. Immer dickere Rauchwolken wirbeln aus den stählernen Meerkolossen hervor, deren Zahl, je mehr wir an den Hafen herankommen, beständig größer wird. Wir nähern uns noch immer mehr dem Ufer und können bereits jedes Kastell, Waffenlager sowie die Militärposten, die aufgestellt sind, genau unterscheiden. Unser Schiff steuert einem Berg entgegen, der zunächst als eine geschlossene Mauer erscheint, sich aber alsbald teilt und in der Mitte eine schmale Einfahrtstraße zeigt.

Zwischen hohen Bergkegeln, die von Festungswerken bedeckt sind, fahren wir ganz langsam in eine Bucht hinein. Alles greift zu den Operngläsern, um Einzelheiten auf

dem Wasser und den Höhen zu unterscheiden. Namentlich die russischen Offiziere werden ganz kribblig vor Begeisterung über die Anlage dieser Küstenfestung, die sie uns auf einer Karte und durch Fingerzeige eingehend erklären, um uns den Glauben beizubringen, daß hier, im äußersten Osten Asiens, ein uneinnehmbarer Konzentrationspunkt der russischen Macht geschaffen sei.

Die Bucht von Port Arthur, in die unser Schiff hineinfährt, hat ungefähr die Form eines Eies und ist, seitdem Rußland von diesem Gebiete Besitz ergriffen hat, zum Schauplatz für eine kaum zu entwirrende und auf das äußerste angespannte Tätigkeit und Unternehmungslust geworden.

Von den Höhen der Berge, die Böschungen hinunter bis zum Ufer des Hafens, und vor allem auf dem Wasser selbst erblickt man ein ameisenartiges Gewimmel von Menschen, Fuhrwerken, Maschinen, Schuppen, Lagerräumen und Schiffen, hört man das Rasseln von Ketten, das Dröhnen von Lasten, das Geschrei von unzähligen Menschen, die sich vorwärts und durcheinander drängen. Die Luft ist aus Nebel, Ruß und Wasserdampf zusammengeballt und verschmilzt mit der Umgebung zu einer einzigen schmutzigen Masse. Langsam arbeitet sich unser Dampfer zwischen den übrigen Schiffen bis zur Haltestelle vorwärts, während unzählige Kulis sich, laut rufend und mit den Armen um sich schlagend, auf Booten und Flößen um uns gruppieren.

Am Ufer sind mächtige Kohlenlager aufgeschüttet, neben denen sich Buden für die Arbeiter mit eingefallenen Dächern und zerbrochenen Fenstern erheben. Aus dem Schlamm und der Verfallenheit des Chinesentums sucht sich modernes Leben überall unter großen Anstrengungen

emporzuarbeiten. Altes und Neues hängt vorläufig noch unorganiſch miteinander zuſammen. Man gewinnt keinen klaren Überblick, wie ſich die Kräfte im einzelnen verteilen und einſetzen, ſondern ahnt nur das vorwärtsdrängende Werden, das die toten Schalen abwirft, um den lebendigen Kern herauszufinden.

Über die Landungsbrücke kommt man zu einer ungepflaſterten Straße, wo man vor Staub und Schmutz nur ſchwer vorwärts gelangt und ſich niemand findet, der Rede und Antwort ſtehen kann. Die Droſchken ſind alle beſetzt, und auch die letzten Rickſhaws jagen mit den braunen Jungen, die ſie ziehen und ſchieben, an uns vorbei. Nachdem wir zwiſchen Wagen und Laſtträgern, neben Löchern und Abſtürzen eine Weile mehr geſtolpert als gegangen ſind, erkennen wir, daß ſich in dieſer Richtung die Chineſenſtadt befindet. Wir aber wollen die neue Gründung der Ruſſen kennen lernen und gehen, vor Hitze keuchend, den Weg wieder zurück. An der Landungsbrücke finden wir endlich eine mitleidige Seele, die uns auf die rechte Spur verhilft.

Wir kommen zu einer langen, hölzernen Brücke und werden dabei faſt von einer eleganten Equipage überfahren, in welcher ein mit Orden geſchmückter Offizier mit einer Dame ſitzt, während zwei Koſaken ihm voranſprengen. Wir laſſen den Bahnhof, von dem die Züge nach Dalny abgehen, rechts liegen und ſchieben uns ermattet vorwärts, bis es uns endlich gelingt, einer unbeſetzten Droſchke habhaft zu werden. Wir laſſen uns nach dem Hotel Nikobadze fahren, geben dort Handtaſche und Überrock ab und erteilen dem Kutſcher die Weiſung, uns die Stadt zu zeigen.

Port Arthur ſieht man auf einem ſchräg abfallenden

Terrain, das an drei Seiten von Bergen eingeschlossen ist und an der vierten mit einer langgestreckten Uferstraße die Bucht berührt, an zahllosen Stellen als Stadt aus der Erde herauswachsen.

Die Lage entfaltet einen nicht gewöhnlichen, malerischen Reiz, denn auf der gegenüberliegenden Seite der Bucht erheben sich aus breiten Taleinschnitten die Berge ebenfalls zu ansehnlicher Höhe. So weit man um sich blicken kann, sind all diese Bergspitzen mit Forts und befestigten Lagern bedeckt. Der Kutscher macht uns mit unverkennbarem Selbstgefühl darauf aufmerksam, daß an einzelnen dieser Punkte bis zu elfhundert Mann zusammengezogen seien. Ob diese Angaben im einzelnen stimmen, läßt sich natürlich nicht entscheiden. Sicher ist aber, daß bei dieser Gründung von Port Arthur alles in Waffen starrt, als ob eine große kriegerische Entscheidung bereits vor der Tür stehe. Innerhalb dieses Rahmens von Befestigungen, der sich in weitem Umkreis über die Berge hinzieht, gehen die Arbeiten zum Ausbau der Stadt in einem Tempo vor sich, bei dem man das Gefühl hat, als ob jeder ungenützte Tag einen schwer einzubringenden Verlust bedeute.

Was nicht befestigt werden konnte, wird abgetragen, um Platz und Material für Neubauten zu gewinnen. Ganze Straßenzüge bestehen nur aus Gerüsten, und neben den bereits fertiggestellten Häusern schießen die noch im Bau begriffenen wie Pilze aus der Erde. Neben einem Palais ziehen sich Gräben und Pfützen hin. Gefällig tritt aus diesem wüsten Durcheinander von Neugeschaffenem und Halbfertigem das Gebäude der Militärverwaltung hervor. Nicht weit davon hat sich ein Baumeister eine Villa im modernsten Sezessionsstil errichtet.

In imponierender Weise hat sich auch das Warenhaus von Kunst und Albers zur Geltung zu bringen gewußt.

Jeder, der sich im Osten von Sibirien aufgehalten hat, weiß, welchen guten Klang diese Firma für Einheimische und Fremde besitzt, und wieviel Anerkennung der Unternehmungsgeist verdient, aus dem sie vor vier Jahrzehnten hervorgegangen ist, um sich seitdem zu immer größerer Bedeutung zu entwickeln.

In Gegenden, wo die europäische Kultur die ersten Furchen zu ziehen begann, gelang es zwei Hamburger Kaufleuten, an der ostasiatischen Küste ein Geschäft zu begründen, das sich nicht damit begnügte, einzelne Bedarfsartikel zu führen, sondern alles zum Leben Notwendige zu einem Basar zusammenstellte und zum Verkauf anbot. Bei Kunst und Albers findet man schlechterdings alles, was man in der Häuslichkeit täglich braucht oder was zum unentbehrlichen Luxus gehört, und die feilgebotenen Artikel entsprechen vom einfachsten bis zum besten Gegenstande jeder nur denkbaren Preislage.

Die Firma übernimmt aber auch die Lieferung von Maschinen, den Transport von Waren in entfernte Gegenden, den Verkauf von Billets für die Dampfer sowie Bankgeschäfte und Versicherungen verschiedener Art. Die Firma unterhält ihre Zentrale in Wladiwostok, hat aber ihre Tätigkeit derartig erweitert, daß sie gegenwärtig Filialen in allen größeren Städten Sibiriens und der Mandschurei besitzt.

Wir finden sie in Blagowjeschtschensk, Chabarowsk, Nikolajewsk am Amur, Dalny und nun auch in Port Arthur, wo sie gleichzeitig zwei mächtige Gebäude hat entstehen lassen.

Während das eine als Warenhaus dient, enthält das

andere Wohnungen und Erholungsräume für die Angestellten der Firma, die darin volle Verpflegung sowie in einem Klub gesellschaftlichen Anschluß finden. Die frische Jugend, die sich in Sibirien eine Existenz schaffen will, besitzt in sich nicht immer den nötigen Halt, um nach getaner Arbeit öden und wüsten Vergnügungen fern zu bleiben, an denen sich viele aus Mangel an geistiger Anregung nur zu leicht betäuben. Um so rühmenswerter ist es, daß bei Kunst und Albers für die Angestellten auch in dieser Beziehung zweckmäßig gesorgt wird. Die Firma hält außerdem darauf, daß Fremde, selbst wenn sie ohne Empfehlungen nach Sibirien kommen, von ihren Filialen niemals vergeblich Rat und Unterstützung erbitten. Der jetzige Chef des Hauses, A. Datton, der russischer Kommerzienrat und deutscher Konsularagent ist, erfreut sich wegen seiner umsichtigen Geschäftsführung und seines liebenswürdigen persönlichen Auftretens allgemeiner Beliebtheit, selbst in den Kreisen, wo man es versucht hat, Geschäfte nach ähnlichen Grundsätzen ins Leben zu rufen.

Für die seltsamen Zustände, die gegenwärtig in Port Arthur herrschen, während der Hafen ausgebaut und die Stadt aus der Erde gestampft wird, ist es schwer, ein charakteristisches Bild zu finden. Neben moderner Eleganz, die gern an die Gewohnheiten großer Städte erinnern möchte, entdeckt man grenzenlos barbarische Zustände, wie in einer Wildnis. Auf dem Boulevard am Hafen erblickt man vornehme Equipagen, und in die Kissen des Coupés lehnen sich Damen zurück, die sich in ihrer Toilette und dem Schick ihres Auftretens nach dem Leben in europäischen Millionenstädten richten.

Wird man in die Klubs eingeführt, so würde es

gegen den guten Ton verstoßen, wenn man bei einer Einladung zum Diner anders als im Frack erscheinen wollte.

Die Offiziere, Beamte und Kaufleute legen Wert darauf, auch in Äußerlichkeiten zu zeigen, daß sie leben und leben lassen. Das schnell Erworbene muß mit vollen Händen wieder ausgegeben werden, wenn man sich im gesellschaftlichen Leben behaupten und weiterkommen will.

Dabei müssen unternehmende Leute, die Geschäfte im großen Stil abschließen, sich oft mit elenden und schmutzigen Löchern begnügen, weil es überall an geeigneten Wohnungen fehlt. Ein Fremder, der nicht mit Empfehlungen nach Port Arthur kommt, ist ernstlich von der Gefahr bedroht, sein Nachtquartier in einem unbeschreiblichen Loch aufzuschlagen, wenn er nicht auf der Straße liegen will.

Meine Freunde, die einen Tag vor mir dorthin gefahren waren und zum Unglück erst spät abends ankamen, wußten davon ein Lied zu erzählen. Sie hatten sich die Adresse eines Herrn aufgeschrieben, der ihnen ein Unterkommen besorgen wollte, waren aber der russischen Sprache nicht mächtig und daher außerstande, sich mit dem Kutscher zu verständigen. Einer von ihnen hatte sich außerdem bei der Reise auf der sibirischen Bahn zu einem wahren Pechvogel entwickelt und war infolgedessen beständig von der Sorge erfüllt, daß er von einer neuen unangenehmen Überraschung verfolgt werden könnte.

Er hatte unvorsichtigerweise seinen großen Reisekoffer nicht nach Moskau mitgenommen, sondern ihn als Eilgut, wie er meinte, frühzeitig genug, dorthin vorausgeschickt. Zum Unglück war die Sendung jedoch in seiner Heimat Ungarn infolge einer Verkehrsstockung auf der Eisenbahn

aufgehalten worden und in Moskau noch nicht eingetroffen, als der sibirische Zug abging. Unterwegs war es trotz mehrere Eildepeschen nicht möglich festzustellen, wo sich der Koffer befand, ob er irgendwo liegen geblieben oder von dem darauf folgenden Expreßzuge mitgenommen war. Weder in Irkutsk noch in Mandschuria, weder in Charbin noch auch in Dalny war eine Antwort eingetroffen, die unseren Freund aus dem quälenden Gefühl der Ungewißheit über den Verbleib seiner Habe hätte befreien können.

Auf einer Station allein zurückbleiben, um näheres abzuwarten, wollte er ebenfalls nicht, da er mit seinen Reisegefährten eine Fahrt um die Welt verabredet hatte. So tröstete er sich mit der Hoffnung, daß der Koffer hinter ihm herjagen und ihn vielleicht in Tientsin erreichen würde, wo der erste längere Aufenthalt genommen werden sollte. Inzwischen waren ihm während der sibirischen Reise allerlei Gegenstände, die man unterwegs ungern entbehrt, wie der Wiener sagt, „in Verstoß geraten". Den Anfang machten sein Bädeker und seine Füllfeder, die schon vor dem Baikalsee auf Nimmerwiedersehen verschwanden. Als wir durch die Mandschurei fuhren und in später Abendstunde einen Spaziergang auf der Station machten, verlor er beim Bücken aus dem Reisejackett seine Brieftasche mit dreihundert Rubeln.

Das Schlimmste sollte ihm aber in Port Arthur begegnen, als er in der Nacht auf dem spärlich beleuchteten Dampfer seine Sachen zusammensuchte und die Kulis sich um ihn drängten, um sie ans Land zu schaffen. Bei dieser Gelegenheit kam er sogar um seine Handtasche, in denen wichtige Schriftstücke enthalten waren. Die Polizei wurde sofort in Bewegung gesetzt, aber natürlich ohne den geringsten Erfolg.

Hierzu kam, daß er mit seiner Reisegesellschaft erst nach langem Hin- und Herfahren, als die Uhr bereits Mitternacht schlug, die Wohnung seines Gastfreundes erreichte. Sie bestand in nichts anderem als einem Schuppen, und die Stelle von Betten nahmen ein paar Matratzen ein. Diese mußten erst zusammengesucht werden, nachdem der Hauswirt seinen eigenen Sohn von seinem Lager aufgescheucht und ihn gebeten hatte, den fremden Gästen Platz zu machen. Sie schilderten später in komischer Verzweiflung, wie sie vor Hunger kaum Schlaf finden konnten, da sie als Mundvorrat weiter nichts als ein paar Stücke Schokolade bei sich führten.

Man könnte die Frage aufwerfen, weshalb die Russen in der Mandschurei unter so gewaltigen Opfern zwei Städte wie Dalny und Port Arthur gründen, während sie in Wladiwostok am Stillen Ozean bereits einen Kriegs- und Handelshafen besitzen und bis vor kurzem alles getan haben, um ihn zu lebenskräftiger Entwicklung zu bringen.

Die „Beherrscherin des Ostens", wie diese Stadt von den Russen mit so großem Stolz genannt wird, erstreckt sich über sieben Kilometer lang an den Abhängen von Bergen hin, die von der Nord- und Westseite eine Bucht des japanischen Meeres, das „goldene Horn", malerisch umgeben. Man hat nicht umsonst diese Bezeichnung für den Meerbusen gewählt, an dem die Stadt vor dreiundvierzig Jahren begründet wurde. Rußland suchte aus seinem ungeheuren Ländergebiet einen Weg zum Weltverkehr auf dem Wasser und schuf sich, neuntausend Kilometer von Petersburg, an den Ufern des Stillen Ozeans einen Ersatz für den Weg zum Mittelmeer, der durch Konstantinopel versperrt ist.

Der Hafen von Wladiwostok ist über sechs Kilometer

Denkmal des Admirals Lewelski in Wladiwostok.

lang und über einen Kilometer breit. Er ist so tief und ruhig, daß auch die größten Schiffe dort einfahren und vor Anker gehen können. Erwartete man hier einerseits eine lebhafte Ein- und Ausfuhr von Waren aller Nationen, so wurden anderseits die Höhen der Bucht mit Forts und Batterien befestigt, um bei kriegerischen Verwicklungen diesen Besitzstand verteidigen zu können.

Wie großen Hoffnungen man sich noch vor wenigen Jahren hingab, beweist das in Form einer Pyramide ausgeführte Denkmal, das dem Admiral Newelskij, dem Begründer der russischen Macht im östlichen Asien, 1897 errichtet wurde. Auf dem Monument liest man die Worte, die einst Kaiser Nikolai im Hinblick auf die Entwicklung der Dinge in Asien gebrauchte: „Wo einmal die russische Flagge aufgezogen ist, da soll sie nicht wieder sinken." In Wladiwostok sollte auch wissenschaftliches Leben erblühen. Im Jahre 1898 wurde das orientalische Seminar für des Erlernen der Sprachen, die in jenen Gegenden verbreitet sind, errichtet, während das Museum als Sammelstätte für alles dient, was im Gebiet des Amur erforscht und gefunden worden ist. Fünfunddreißig Jahre hindurch blieb die Stadt, die gegenwärtig 29 000 Einwohner, darunter viele Deutsche, zählt, Freihafen, und der Gedanke, der ihrer Begründung zugrunde lag, schien sich als ein in jeder Beziehung glücklicher zu erweisen.

Seitdem ist aber Wladiwostok in seiner das Meer beherrschenden Stellung immer mehr bedroht worden und in seiner Bedeutung zurückgegangen. Man erkannte, daß die klimatischen Verhältnisse, die dort bestehen, den Interessen des Friedens wie des Krieges keinen geringen Widerstand entgegensetzen. Die Stadt liegt, wie man sich auf der Landkarte leicht überzeugen kann, auf demselben

Breitegrad wie Venedig. Trotzdem ist das Wetter dort rauh und der Winter lang und streng. Vom Anfang Dezember bis Ende März ist die ganze Bucht mit Eis bedeckt.

Seit ungefähr zehn Jahren hat man sich allerdings mit Eisbrechern zu helfen gewußt, die wenigstens auf dem Wege vom japanischen Meer zur Stadt eine Fahrstraße für die Schiffe beständig offen halten. Aber schon die Aufhebung des Freihafens beim Beginn des Jahres 1901 bedeutete für Wladiwostok einen schweren Schlag, und als die Fortsetzung der sibirischen Bahn durch die Mandschurei gebaut wurde, schien das Schicksal der Stadt besiegelt zu sein. Der Endpunkt des gewaltigen Schienenstranges, der Asien durchschneidet, wurde nicht dorthin, sondern plötzlich nach den Küsten des Gelben Meeres verlegt, und die Rolle, welche die Stadt so lange im Osten Asiens gespielt hatte, an Dalny und Port Arthur verteilt.

Der ganze Verkehr wurde vom Norden gewaltsam nach dem Süden abgelenkt, und damit ging Hand in Hand die Begründung der beiden Städte, die man für die Fortführung der erfolgreichen Politik Rußlands für unentbehrlich hielt.

Den Abend bringen wir in Port Arthur auf der schönen großen Terrasse zu, in welche das Dach des Hotel Nikobadze umgewandelt ist. Man sitzt an kleinen Tischen unter aufgespannten Zelten, die gegen die vom Hafen herüberwehende Brise schützen, während wir uns gleichzeitig nach dem heißen Augusttage an der wohltuenden Kühlung in freier Luft erquicken. Von allen Seiten hört man den Ruf „Tschelowjäk!“ (Kellner) und die sich gleichbleibende Antwort „Sjeitschaß!“ (Sogleich!), was aber nicht hindert, daß man auf Speisen und Getränke unter Um-

ständen eine halbe Stunde warten muß. Man sitzt in völlig internationaler Gesellschaft, und je später es wird, desto lustiger knallen die Pfropfen aus den Champagnerflaschen.

Vor uns liegen Stadt und Hafen in tiefem Dunkel, aus dem nur einzelne Lichter aufblitzen, aber der klare Himmel spendet uns mit seinem Sternenglanz die wirkungsvollste Beleuchtung. Allmählich gewöhnt sich das Auge daran, in der Umgebung bestimmte Umrisse zu erkennen, die im ersten Augenblick undeutlich verschwammen. Uns zur Linken, dort, wo die großen Kriegs- und Handelsschiffe liegen, qualmen dicke Rauchwolken empor. Auf der gegenüberliegenden Seite der Bucht, am Fuße der Berge, huschen elektrische Lichter hin und her. Wir hören lautes Hurrarufen und Kanonenschüsse von Nachtmanövern, die dort abgehalten werden. Außerdem soll soeben eine größere Abteilung Soldaten in das Innere des Landes abgeschickt worden sein, um mit chinesischen Arbeitern, die Hacke und Spaten weggeworfen und sich zusammengerottet hatten, ein deutliches Wort zu reden.

Jetzt erkennen wir auch auf den Höhen der Berge die Lichter von den Forts und können weit besser als am Tage unterscheiden, welcher gewaltige kriegerische Apparat hier überall, wohin auch das Auge schweift, aufgeboten worden ist. Man hat das Gefühl, in einem Feldlager zu sein, wo jeden Augenblick ein Alarmsignal ertönen und alles zu den Waffen rufen kann. Immer neue Gäste kommen vor das Hotel vorgefahren, zum Teil in Begleitung von Halbdamen, die den Ton der Unterhaltung noch leichter stimmen und die allgemeine Lustigkeit weiter steigern.

In die köstliche Sommernacht, die uns umgibt, tragen

die Menſchen eine ſeltſame gemiſchte Atmoſphäre von Kultur und Barbarei, von Parfüm und Schmutz hinein. Man könnte meinen, nacheinander Champagner und Kwas zu trinken. Aber ſowohl Port Arthur wie Dalny ſind neugeborene Kinder, über welche ihre Väter mit ſorgender Liebe wachen, von denen aber niemand mit Beſtimmtheit ſagen kann, wie ſie ſich in Zukunft entwickeln werden. Unbeſtreitbar bleibt nur, daß ſich an beiden Punkten neues Leben mit fieberhaft ſchnellen Pulsſchlägen bemerkbar macht, und daß von hier in kurzem alles zu einer Entſcheidung darüber drängen dürfte, wem im Kampf um das oſtaſiatiſche Küſtengebiet der Sieg zufallen ſoll.

# Tſchifu.

Faſt täglich gehen Dampfer von Port Arthur in ſüdlicher Richtung nach der europäiſchen Niederlaſſung Tſchifu am Eingang des Golfes von Petſchili ab. Die Fahrt dauert nur eine Nacht, und wer gleich beim Betreten des Schiffes ſich in ſeine Kajüte zurückzieht, wacht am nächſten Morgen wie in einer anderen Welt auf. Intereſſanter iſt es jedoch, nicht zu zeitig ſchlafen zu gehen und möglichſt früh wieder aufzuſtehen, damit ſich dieſer Übergang allmählich vollzieht. Das Schiff iſt im Zwiſchendeck mit Kulis vollgepackt, die ſich in allen Ecken und in den ſeltſamſten Stellungen ihr Lager zurechtmachen, während die Maſchine zu arbeiten anfängt.

Port Arthur verſchwindet mit ſeinem Lärm und Schmutz als dunkle Maſſe, aus der am Ufer und auf den Höhen nur vereinzelte Lichter aufflimmern, unſeren Blicken. Die Nacht iſt warm, aber nicht ſchwül, und lockt, noch ein paar Stunden auf Deck zuzubringen und das Spiel der Wellen zu beobachten, über welche der Mond einen breiten Lichtſtreifen ausgeworfen hat.

Über uns tanzen die Sterne und ſcheinen uns zu necken, wenn ſich aus dem Schwarm der Meteoriten, der ſich im Auguſt der Erde nähert, ein Funken löſt und durch die Luft fliegt. Während wir uns um einen Tiſch

gruppieren, ſängt ein Kenner Italiens an, von Neapel zu ſchwärmen und den Eindruck dieſer Nacht mit dem zu vergleichen, was er an der Küſte des Mittelländiſchen Meeres empfunden hat. Wie gerufen geſellt ſich der erſte Offizier des Schiffes zu uns, ergreift von der Bank eine Mandoline und ſingt, indem er die Saiten berührt, ein italieniſches Volkslied mit friſcher Stimme und ungekünſteltem Vortrag. Der Zauber des Landes, wo die Goldorangen glühn, wird auch in Oſtaſien mit unwiderſtehlicher Kraft empfunden.

Am nächſten Morgen liegt noch alles auf dem Deck, zwiſchen Schiffsgerätſchaften, neben den Treppen und wo ſonſt gerade Platz iſt, in tiefem Schlaf. Auch die chineſiſchen Stewards haben ſich von ihrem Lager noch nicht erhoben, und wir müſſen lange warten, bis der Frühſtückstiſch gedeckt wird.

Inzwiſchen hat ſich der Dampfer bereits der Küſte genähert, und wir ſind von einer Reihe von „Sampans", chineſiſchen Ruderbooten, umgeben, die uns ans Land bringen ſollen. Es iſt nicht leicht, vom Fallreep in dieſe Fahrzeuge einzuſteigen, die zwar feſt, aber unglaublich klobig und ſchwerfällig gebaut ſind. Man muß ſich an einem der Kulis feſthalten, um zwiſchen den Sitzbrettern nicht gleich in die Tiefe zu ſtürzen, und ihm beim Ausſteigen womöglich auf den Rücken klettern.

Auf einer Mauer leſen wir den Namen des „Hotel Beach", beladen ein paar Jungen, die außer einem Schurzfell nichts anhaben, mit unſeren Sachen und verlangen von ihnen, daß ſie uns dorthin bringen. Natürlich wiſſen die Bengel nicht Beſcheid oder haben uns nicht verſtanden. Wir fragen alſo lieber noch einmal auf ſauberen Straßen, zwiſchen freundlichen Villen und Häuſern nach dem Weg

zu dem Hotel, das schmuck und einladend aussieht und mit einer langen Gartenterrasse sich zum Meer erstreckt.

Im Fremdenbuch begegnen wir Gästen aus Deutschland, Frankreich, England und Amerika, und auf unserem Zimmer sowie im Speisesaal, wo wir unser Frühstück einnehmen, fühlen wir uns schnell wie zu Hause.

Tschifu hat eine bevorzugte Lage vor anderen „Settlements", denn eine Landzunge, die sich im Westen und Norden schützend um den Ort ausbreitet, sowie eine Inselgruppe bilden einen vortrefflichen Hafen, der das ganze Jahr hindurch offen bleibt. Baumwollwaren, Zucker, Papier, Metalle bilden wichtige Artikel für die Einfuhr, Seidenwaren und Strohgeflechte solche für die Ausfuhr.

Gleich nach dem Frühstück meldet sich im Hotel ein Schneider und fragt an, ob wir uns nicht bei ihm einen Tropenanzug bestellen wollen, den er innerhalb weniger Stunden liefern könne. Alles läuft in leichten, weißen Stoffen umher. Die Damen lassen den aufgespannten Sonnenschirm nicht mehr aus der Hand und suchen für ihre Spaziergänge jeden Streifen Schatten auszunützen. Die Herren schützen sich gegen die sengende Glut durch den breitkrämpigen, gewölbten Hut, der im Innern eine doppelte Form hat und mit dem hohlen Luftraum die Sonnenstrahlen auffaugt und dadurch unschädlich macht. Nicht jeder von uns konnte in Tschifu einen passenden Hut dieser Art finden, so daß man sich in solchen Fällen mit dem aufgespannten Regenschirm begnügen mußte.

Mit der Hitze im Hochsommer läßt sich jedoch in solchen Gegenden wie Tschifu nicht spaßen, und wer es dennoch tut, muß für den Leichtsinn oft schwer büßen. Man merkt es vielleicht im ersten Augenblick gar nicht,

wie die Glut den Kopf benimmt, bis sich plötzlich ein Ohnmachtsanfall und alle Kennzeichen des Hitzschlages einstellen.

Einem solchen fiel das vierjährige Töchterchen des russischen Postmeisters, das ohne Kopfbedeckung am Strande gespielt hatte, trotz liebevoller Pflege durch die Eltern bei sich beständig steigerndem Fieber zum Opfer. Wir hatten die Kleine noch kurz vorher in ihrer reizenden Fröhlichkeit beobachtet und waren um so trauriger, als wir hörten, wie grausam schnell ihr der Tod das so munter brennende Lebenslicht ausgeblasen habe.

Wir ziehen daraus die Lehre, alle größeren Anstrengungen zu vermeiden und vor allem im Essen und Trinken vorsichtig zu sein. Selbst um die American Bar, wo eine ganze Batterie kühlender Getränke aufgestellt ist, gehen wir lieber vorsichtig herum.

Können wir trotzdem der Versuchung nicht widerstehen, so prüft der „Boy" unseren mexikanischen Silberdollar erst durch drei- oder viermaliges Aufschlagen auf den Marmortisch, bevor er sich als befriedigt erklärt. Die beste Kühlung bringt das Bad, das unmittelbar vor der Terrasse des Hotels liegt und dessen Gästen zur freien Benutzung zur Verfügung steht. Aber bei denen, die auf der sibirischen Bahn über Dalny und Port Arthur hierher gelangt sind, macht sich die Reaktion des Körpers und der Seele in einer Ermüdung geltend, die zwar nicht unangenehm wirkt, aber jeden, selbst den geringfügigsten Entschluß als eine wichtige und wohl zu überlegende Sache erscheinen läßt.

Zwanzig Schritte vom Hotel befindet sich das hübsch eingerichtete Kaufhaus von Sietas u. Co., wo man sich alles, was man auf der Reise ungern entbehrt, in guter

Ausführung und zu angemessenen Preisen verschaffen kann. Aber der Weg dorthin erscheint fast wie eine Strapaze, der man sich nicht unterziehen will. Wer sich aufrafft, ein Dutzend illustrierter Postkarten zu adressieren und mit seiner Unterschrift zu versehen, wird bereits wegen seiner Tatenlust angestaunt.

Es ist aber auch zu verlockend, sich auf der Terrasse in seinem Sessel ruhig auszustrecken und in süßem Nichtstun auf das blaue Meer hinauszublicken.

Uns zur Linken zieht sich das Ufer mit steilen, grünbewaldeten Höhen hin, und zwischen reizend verteilten Landhäusern ragt ein altes, chinesisches Kastell empor, das ehemals als Beobachtungsposten gegen japanische Überfälle diente. Auf dem Meere liegt bereits seit Wochen ein amerikanisches Geschwader, und die Kriegsschiffe glitzern mit ihren weißen Leibern und Schornsteinen prächtig im Sonnenlicht. Eben kommt der Kommandant mit einer Barkasse angefahren und läßt sich an dem flachen Ufer durch zwei Kulis eine Strecke durchs Wasser tragen. Am Horizont zieht sich ein langer Landstreifen hin, über dem wir mit müden Augen die vorbeieilenden, weißschimmernden Wolken beobachten.

Während die Sonne hoch am Himmel steht und kein Lüftchen sich rührt, die Menschen sich entweder bei geöffneten Türen und Fenstern in ihrem Hotelzimmer aufhalten oder unter großen Leinwandschirmen auf der Terrasse am Meere sitzen, scheint die Mittagsglut auf eine drollige Gesellschaft von Lebewesen, die sich auf Bäumen und Büschen seßhaft gemacht hat, eine ganz andere Wirkung hervorzubringen. Sie haben sich auf den frischen Trieben der Zweige niedergelassen und mit dem Schnabel an dem Saft vollgesogen. Sie sind dabei

ſo guter Laune geworden, daß ſie wie fröhliche Zecher plötzlich mit lauter Stimme zu ſingen anfangen. Die Zikaden, die in Tſchifu täglich mehrere Stunden lang ein Konzert veranſtalteten, ſind in ihrer muſikaliſchen Veranlagung anders geartet wie ihre nordiſchen Schweſtern und blicken vielleicht auf dieſe wie Künſtler auf Dilettanten hochmütig herab. Die Singzirpen in China dürften derſelben Gattung angehören, die ſchon den Alten bekannt war und von griechiſchen und römiſchen Dichtern beſungen wurde. Anakreon nannte ſie in einer ſeiner Oden des „Sommers holde Boten" und fand, daß ſie mit ihrer klaren Stimme „leidenlos ohne Blut im Fleiſche ſchier den Göttern ähnlich" ſeien.

Anderer Meinung war Vergil, der ihre Töne „gellend" und als eine Störung des Naturfriedens empfand. Man kann von dieſen Inſekten aber noch eine andere Auffaſſung haben und in ihnen richtige Komiker erblicken, die uns von allzu großer Sentimentalität und Schwärmerei befreien und an die Eitelkeit alles irdiſchen Tuns und Laſſens erinnern.

Die Zikaden ſind ſchon inſofern Humoriſten, als ſie, wie bereits Älian bemerkte, zu ihren Konzertvorträgen nicht den Mund, ſondern die Hüften gebrauchen und ſich dadurch von allen anderen Muſikanten der Welt unterſcheiden. Brehm gibt in ſeinem „Tierleben" eine ausführliche Beſchreibung des Inſtruments, auf dem ſie ſpielen. Es beſteht aus zwei Trommeln, die ſich am Hinterbruſtbein befinden, und aus Stimmbändern, die durch eingepreßte Luft in tönende Schwingungen verſetzt werden. Das Geräuſch, das die Tiere auf dieſe Weiſe hervorbringen, hat wenig mit der ſtillen, harmloſen Muſik unſerer Heimchen zu tun, ſondern ähnelt mehr dem Laut

einer Kinderknarre oder eines Schleifsteins. Es entwickelt sich außerdem aus dem sanften Präludium eines auf- und abschwebenden Schnurrens immer mehr zu einem Fortissimo des Klapperns, das plötzlich, wenn den Musikern die Luft ausgeht, wieder abbricht. Die ganze Gesellschaft dieser Zirpen scheint unter der Leitung eines Kapellmeisters zu stehen, der das Zeichen zum Anfang gibt, die Musikanten zu immer größerer Kraftentfaltung anfeuert und das Ganze in einem effektvollen Schlußsatz ausklingen läßt.

Es liegt in diesen Zirp- und Knarr-Vorträgen eine unsagbare Wichtigtuerei und Aufdringlichkeit, um nicht zu sagen Marktschreierei. Sollte man annehmen, daß die Tierchen sich dieses vorlaute Wesen, das um jeden Preis die Aufmerksamkeit auf sich lenken will, im Verkehr mit den Menschen angewöhnt haben? Wahrscheinlich sind auch die Zikaden der Meinung, daß die Welt nur ihretwegen entstanden sei. Sie suchen alle Zweifel an ihrer Daseinsberechtigung dadurch zu zerstreuen, daß sie in ihrem grünen Versteck einen für ihre Größenverhältnisse kolossalen Lärm veranstalten, der wegen seiner Unschädlichkeit spaßig wirkt, denn jedermann dürfte mit Mephistopheles sagen „Es krabbelt wohl mir um die Ohren, allein zum Herzen dringt es nicht."

Die chinesischen Jungen fangen die Zikaden gerade so wie unsere Knaben die Heuschrecken und bieten sie in Kästchen, in denen sie zu lebenslänglicher Gefangenschaft verurteilt sind, zum Kauf an, so daß man in der Lage ist, sich aus ihnen zur Verscheuchung müßiger oder trüber Stunden eine Art Hauskapelle zusammenzustellen.

Wenige Tage vor unserem Eintreffen war Tschifu von einer fürchterlichen Katastrophe heimgesucht worden,

unter deren Eindruck die Bewohner des Ortes allerlei grauſenerregende Einzelheiten zu erzählen wußten.

Das Meer, das uns ſo unſchuldig anlächelte und dem wir uns beim Rudern oder Schwimmen anvertrauten, ohne im geringſten an eine Gefahr zu denken, hatte plötzlich ein drohendes Geſicht gemacht und mit ſeinen wild tobenden Wellen über die chineſiſche Bevölkerung namenloſes Unglück heraufbeſchworen.

An einem Tage, als eine ungewöhnlich hohe Flut eintrat und der Wind landeinwärts wehte, öffnete plötzlich der Himmel ſeine Schleuſen und verwandelte die Straßen in fließende Bäche. Am Ufer drang das Waſſer immer weiter vor, riß die dort befindlichen Boote, Buden und aufgeſtapelten Waren um und ergoß ſich brauſend in das untere Stockwerk der Häuſer.

Man hat ſich in Tſchifu an die verheerenden Wirkungen des Elements bereits gewöhnt und nach Möglichkeit Vorſichtsmaßregeln getroffen, um ſie einzuſchränken. Aber in dieſem Fall erwies ſich alle menſchliche Klugheit als unzureichend, denn die Flut verband ſich mit dem Sturzregen, und die Stadt wurde wie von zwei wutentbrannten Feinden gleichzeitig überfallen.

Die Wellen gingen dann noch höher und ergoſſen ſich in wirbelnder Bewegung mit ſolcher Gewalt in einen Kanal, der vom Meer durch die Chineſenſtadt läuft, daß dem Unheil kein Halt mehr geboten werden konnte. Die Mauern des Kanals wurden auseinandergeriſſen und mit ihren Trümmern weithin verſchleppt. Das Waſſer drang brauſend und ſchäumend weiter vor, brachte die Häuſer zum Umſtürzen und ließ den Menſchen keine Zeit, ſich zu retten.

Wir konnten die Verheerungen noch überall erkennen,

denn ein Teil von Tschifu glich einer wahren Ruinenstadt. Daß die Erzählungen über den Umfang der Katastrophe leider nicht übertrieben waren, bestätigte uns auch der russische Militärbevollmächtigte aus Schanghai, Generalmajor Dessino, der mit seiner Familie zur Sommerfrische in Tschifu weilte und von seinem Fenster im Hotel einen großen Teil des grauslichen Schauspiels mit ansehen konnte. Noch tagelang nachher wurden die Passagiere auf den Dampfern im Hafen durch den Anblick von schwimmenden Leichen, Tieren und Gerätschaften aller Art daran erinnert, was sich Unheilvolles in der Stadt ereignet hatte. Der österreichische Konsul Bobo, dessen Wohnung in der Nähe des so schrecklich zugerichteten Kanals liegt, meinte, daß bei dieser Gelegenheit achthundert bis tausend Chinesen umgekommen sein könnten.

Man spricht eine solche Nachricht aus, ohne sich ein rechtes Bild von dem Umfang eines Unglücks dieser Art im einzelnen machen zu können. Ja, Iwan Turgenjew hat nur zu sehr recht, wenn er immer wieder von der „Gleichgültigkeit der Natur" spricht. Sie empfindet für die Menschen weder Liebe noch Haß, geht ihren Gesetzen nach und kümmert sich um jene überhaupt nicht.

Gerade darin liegt aber das Erhabene und Majestätische, das wir bei jedem großen Naturschauspiel empfinden. Kein Blatt würde sich im Wald rühren, auch wenn das ganze Menschengeschlecht zugrunde gehen sollte, und kalt und gleichgültig rollen die Wellen über tausende hinweg, die noch eben atmeten und sich dem Genuß des Augenblicks hingaben.

Nur ein Gutes hatte diese Katastrophe zur Folge. Die Flut war so mächtig gestiegen, daß ihre Wellen sich über die ganze Chinesenstadt ergossen und sie so

rein geſpült hatten, wie ſie wahrſcheinlich ſeit vielen Jahren nicht geweſen war.

Auch wir mußten uns darüber wundern, was aus dem gewohnheitsmäßigen Augiasſtall durch die Macht des Elements geworden war. Die Straßen waren in der Tat ſauber, wenigſtens für den erſten Blick. Man konnte ſich aber leicht überzeugen, daß daran die Menſchen kein Verdienſt hatten, denn ſuchte man auf den ſchmalen Seitenwegen vorzudringen, wohin ſich das Waſſer nicht verlaufen hatte, ſo ſtieß man auf um ſo höhere Berge von Unrat und mußte ſchleunigſt wieder an den Rückzug denken.

Wir blieben daher vorſichtshalber auf der breiten, mit Quaderſteinen belegten Hauptſtraße. Erſtaunlich wirkte die Höflichkeit, mit welcher die Chineſen den Europäern, auch wenn ſie ſich vereinzelt ins Gedränge begaben, bei jeder Gelegenheit entgegenkamen. Von den Kulis, die ſich mit ſchweren Steinblöcken beladen durch die immer enger werdende Straße ſchoben, wußte jeder geſchickt vor uns auszuweichen. Wir konnten in die Kaufläden und Höfe hineintreten, uns alles beſehen und vorlegen laſſen, und haben, auch wenn wir keine Beſtellung machten, nichts anderes als freundliche Geſichter geſehen.

Während dieſes einſtündigen Spazierganges, wo wir in dem Gewirr von Gaſſen und Gäßchen die Richtung verloren hatten, wurden wir nicht einmal durch einen Bettler beläſtigt. Endlich erblickten wir einen Maſt mit Fahne und ſchloſſen daraus, daß wir uns in der Nähe des Hafens befinden mußten. Wir kletterten über Warenballen, ſuchten durch ſtinkende Moräſte, die durch die Ebbe gebildet waren, einen Weg zu finden, turnten dann auf eine ſchmale, am Waſſer liegende Mauer hinauf und

kamen auf dieſe Weiſe zum chineſiſchen Poſtamt, in deſſen Garten wir endlich wieder reinere Luſt atmeten.

Tſchifu beſitzt außerdem noch eine deutſche, franzöſiſche und engliſche Poſt. Die deutſche hat ſich bis vor kurzem mit einem wenig einladenden Gebäude begnügen müſſen, wird ſich aber in allernächſter Zeit von einer um ſo würdigeren Seite zeigen, denn in derſelben Straße, wo das Hotel Beach, mehrere große Kaufgeſchäfte, Banken und die Vertretungen der Schiffsgeſellſchaften ſich befinden, iſt ein ſchon von weitem ſichtbares bequemes Gebäude mit dem Adler des Deutſchen Reichs bereits unter Dach und Fach gebracht.

Wie ſtark das internationale Leben durch Tſchifu flutet, ergibt ſich ſchon aus dem lebhaften Dampferverkehr, der ſich im Hafen abſpielt. Die Schiffe kommen nicht nur vom Endpunkt der ſibiriſchen Bahn, ſondern gehen von hier auch regelmäßig nach Tientſin und Schanghai, ſo daß es ſich bei dieſem Ort um einen wichtigen Knotenpunkt des geſamten oſtaſiatiſchen Verkehrs handelt.

Auf dem Wege, wo die internationalen Poſtanſtalten liegen, gelangt man auf die Höhen am Meeresufer, wo ſich unter andern ſtattlichen Villen auch die Wohnung unſeres deutſchen Konſuls Lenz befindet, von deſſen Garten man einen Anblick genießt, wie man ihn in dieſen Gegenden nicht erwartet. Man ſieht über Gärten und grünes Gelände, über charakteriſtiſch geformte Abhänge und Uferſtraßen, über den ganzen Ort und das Meer hinweg und könnte ſich, wenn man ſeiner Phantaſie ein wenig Spielraum gönnt, faſt nach Capri verſetzt denken. Hier herrſcht überall eine ſaubere und geſchmackvolle Eleganz innerhalb eines erquickenden Luft- und Sonnen-

bades, dessen Wirkungen belebend durch alle Poren dringen.

Am Abend versammeln wir uns in dem gemütlichen Klub von Tschifu oder, wie die Engländer den Namen schreiben, Chefoo, wo wir in die Liste der Ehrenmitglieder eingetragen werden und eine interessante Gesellschaft aus aller Herren Ländern treffen. An dem Kneiptisch, um den wir uns versammeln, kommt auch die unvermeidliche Mischung von Whisky mit Soda zu ihrem Recht. In dem Lesezimmer erfahren wir aus europäischen Zeitungen, die auf großen Stehpulten ausgebreitet sind, wieder etwas von der Heimat, die uns so lange nur spärlich mit Nachrichten versorgt hatte. Wer sich mit Buchlektüre beschäftigen will, findet auch eine hübsche Bibliothek mit Werken der wissenschaftlichen und Unterhaltungsliteratur. Auf dem Balkon des Klubs ist ein großes Fernrohr aufgestellt, durch welches wir das englische Geschwader bis in alle Einzelheiten genau verfolgen können. Unaufhörlich blitzen die Signallichter an den Schornsteinen in verschiedenen Farben auf und ab. Es wird lebhaft von einem Schiff zum andern gesprochen, und die Mannschaften sind beim Manövrieren in beständiger Bewegung. Unter dem nächtlichen Himmel wirken diese Feuerlinien von elektrischen Lampen, die in bestimmter Reihenfolge aufblitzen und wieder erlöschen und als Ausdrucksmittel einer uns unverständlichen Sprache zwischen den Kriegsschiffen gewechselt werden, wie eine Traumerscheinung.

Erfreulich war es, zu beobachten, wie auch in dieser europäischen Niederlassung sich deutsches Wesen und deutsche Sprache überall in achtunggebietender Weise bemerkbar machten.

Im Salon des Hotel Beach wurde an einem Abend ein hübsches Violinkonzert improvisiert, das sich großen Beifalls zu erfreuen hatte und bei dem ausschließlich Stücke von Schubert, Mendelssohn und Brahms zur Aufführung kamen. Bei der Mittagstafel entschuldigte sich der englische Wirt, daß ihm das Pilsner Bier gerade ausgegangen sei, daß er es aber für morgen wieder versprechen könne. Die Inhaber des vorher erwähnten Kaufhauses, sogar der Kapellmeister bei den Amerikanern waren Deutsche. Der russische Postmeister, dem wir beim Tode seines Kindes unser Beileid aussprachen, ist ein Balte. Er flüsterte unter Tränen, die ihm über die Wangen liefen: „Es ist bestimmt in Gottes Rat". Eine Wärterin sang im Zimmer neben mir die Kleinen, die ihrem Schutz anvertraut waren, mit einem deutschen Volkslied in den Schlaf.

Wir machen noch einen Spaziergang auf der Hotelterrasse und können uns, nachdem die Glut des Tages vorüber ist, ohne die früher beobachteten Vorsichtsmaßregeln dem wunderbaren Schauspiel hingeben, das uns der Abend auf dem Meere mit dem Spiel der heranrollenden Wogen, den im Dunkeln zerfließenden Uferlinien und der stolzen Reihe von amerikanischen Kriegsschiffen im Hintergrund bietet.

Unten am Wasser spielen chinesische Kinder an Booten, scherzen und lachen und fangen an sich zu prügeln, bis eine alte Frau dazwischenfährt und wieder Frieden stiftet. Die meisten Hotelgäste haben sich bereits auf ihre Zimmer zurückgezogen, denn man will früh aufstehen, um den besten Teil des Tages nicht zu versäumen.

Tiefe Stille breitet sich über die Stadt und das Meer aus. Nur in der Ferne verhallt ein langgezogener

Ruf von einem Boot zum andern, und der Wächter erinnert mit den Holzstäbchen, die er klappernd aneinanderschlägt, daran, daß es Zeit sei, ebenfalls der Ruhe zu pflegen und die bunten Bilder der Erinnerung an dies reizende Idyll am Stillen Ozean im Traum weiter durcheinander wogen zu lassen.

# Auf dem Stillen Ozean.

Nach der langen Eisenbahnfahrt durch das europäische Rußland und die unabsehbaren Gebiete von Asien lag in dem Gedanken, sich bei einer mehrtägigen Dampferfahrt dem Stillen Ozean anzuvertrauen, etwas unwiderstehlich Verlockendes.

Die glitzernde Meeresfläche, bei deren Anblick wir im Hafen von Tschifu viele Stunden verträumten, die schäumenden und brausenden Wellen, die an das Ufer schlugen, und die Betrachtung der vielen Schiffe, die am Horizont auftauchten und wieder verschwanden, schienen das Wort Pindars zu bekräftigen, daß das Wasser das Beste sei.

Das Sonnen- und Luftbad bei den Spaziergängen am Strande und auf den Höhen sowie die erfrischende Kühlung bei den Ausflügen im Ruderboot machten uns nur um so begieriger, in dieser fremdartigen Umgebung die Poesie des Meeres in vollen Zügen zu genießen.

Wie viele glückliche und unvergeßliche Stunden hatte ich auf unsern prächtigen, deutschen Schiffen bei den Fahrten durch die Nordsee und den Atlantischen Ozean bis zum Mittelländischen und Schwarzen Meer verlebt und dabei, fern von der Qual und dem Dunst der Städte, beim

ſanften Spiel der Wellen wie bei Sturm und Unwetter die majeſtätiſche Größe der Natur empfunden!

Außerdem ſollte die Dampferfahrt zu ganz neuen Punkten des oſtaſiatiſchen Lebens führen. Wer Dalny und Port Arthur kennen gelernt hatte, konnte als guter Deutſcher der Verſuchung nicht widerſtehen, unſerer Niederlaſſung Tſingtau wenigſtens auf einige Stunden einen Beſuch abzuſtatten und die ruhige Art, wie ſich die moderne Kultur in Kiautſchou neue Wege bahnt, mit dem fieberhaften Haſten und Vorwärtsdrängen der ruſſiſchen Anſiedlungen zu vergleichen.

Das Schiff, das von Tientſin kam und nach Schanghai fuhr, ſtellte eine unmittelbare Verbindung zwiſchen Peking, dem Inbegriff des alten zerbröckelnden und dem Mittelpunkt des neuen China, dar, wie es ſich an der Mündung des Yangtſekiang herausgebildet hatte.

In Tſchifu war allerdings gerade die telegraphiſche Meldung eingetroffen, daß einer jener Orkane, die unter dem Namen Taifun ſo übel berüchtigt ſind und im Chineſiſchen Meer nach allen Richtungen toben, im Anzuge ſei. Die Warnungsſignale waren ausgehängt, und in den Bureaus der Schiffahrtsgeſellſchaften fragte man ungeduldig nach weiteren Nachrichten, um danach den Zeitpunkt für die Weiterreiſe zu beſtimmen. Man erhielt aber nur die Auskunft, daß der Taifun von Süden nach Norden heraufſtürme und daß es unbeſtimmt bliebe, ob er ſich mehr der chineſiſchen oder der japaniſchen Küſte zuwende.

Auch über die Dauer der Herrſchaft, die dieſer Schrecken aller Seefahrer auf dem Ozean ausüben würde, ließen ſich keine zuverläſſigen Angaben machen. Die Zeit, in welcher er ſeine Kraft ausgibt und ſchließlich wieder

ermattet, liegt ebenso außerhalb jeder Berechnung wie die Richtung, die er einschlägt.

Für die Fahrt nach Schanghai empfahl sich der Dampfer der Hamburg-Amerika-Linie, der ebenso wie unsere deutsche Kolonie Tsingtau hieß, durch seine vielen glücklichen Reisen in den ostasiatischen Gewässern und die Beliebtheit des Kapitäns Hansen, eines echten Holsteiners, von dessen Aufmerksamkeit und Gefälligkeit den Passagieren gegenüber viel Gutes erzählt wurde. Man durfte ihm volles Vertrauen schenken, daß er beim Herannahen eines gefährlichen Sturmes mit seinem Dampfer entweder überhaupt nicht auslaufen, oder doch seine Reise im Hafen von Kiautschou unterbrechen und die Beseitigung der Gefahr abwarten würde.

Was die Einrichtungen des Schiffes, das mit zwei Schrauben fuhr, und die Zuverlässigkeit seines Führers betrifft, der von der Bedeutung seiner Aufgabe völlig durchdrungen war, so schien alles in bester Ordnung zu sein. An einem Freitag nachmittag ging das Schiff von Tschifu ab. Am Sonnabend nachmittag sollten wir in Tsingtau, wo ein Berliner Bekannter und bekannter Berliner, der liebenswürdige Polizeidirektor Wentzel, von meinem Eintreffen telegraphisch benachrichtigt war, die deutsche Flagge erblicken. Achtundvierzig Stunden darauf verhieß der Fahrplan den Anblick von Schanghai, dem südlichsten und östlichsten Punkt meiner ostasiatischen Reise.

Das Schicksal schien aber für die vielen genußreichen und erhebenden Tage, die ich auf dem Meere zugebracht hatte, endlich einmal eine Abrechnung zusammenzustellen und die alte Wahrheit zu bestätigen, daß man alles Schöne und Gute im Leben bezahlen muß.

Auch in anderer Beziehung verlief die Fahrt, die so ruhig begann und so aufregend verlaufen sollte, nach einem für fast alle Menschen gültigen Gesetz. Unsere Sorgen und Befürchtungen kämpfen im Leben nur zu oft mit bloßen Schatten, während wir den Feind dort, wo er sich versteckt hält und uns überfallen will, meist gar nicht vermuten. Alle Welt sprach nur von dem Taifun und der Gefahr, von dem heraufziehenden Sturm erfaßt zu werden, von Schiffen, die ihm zum Opfer gefallen waren, und den unberechenbaren Launen, mit denen er bald nach dieser, bald nach jener Richtung über den Ozean rase. In Wahrheit hatten wir aber nur eine zwar wenig angenehme, aber ganz ungefährliche Nachwirkung des Taifuns auszuhalten. In ernste Besorgnis gerieten wir dagegen durch ein ganz anderes Vorkommnis, an das niemand auf dem Schiff überhaupt nur im geringsten gedacht hatte. Es sollte unsere Fahrt um mehr als einen ganzen Tag verzögern und uns viele bange Stunden verursachen, bei denen wir fühlten, wie unser Herz lebhaft und ängstlich zu klopfen anfing, und unsere Phantasie beim Ausmalen der Gefahr, in die wir gerieten, mit unruhig durcheinanderwogenden Bildern ein unaufhörliches Spiel trieb.

Auf unserem Schiff befanden sich, abgesehen von den Insassen des Zwischendecks, nur wenige Passagiere erster Klasse. Bereits in Tientsin war der Intendanturrat Reinsdorff von der dortigen ostasiatischen Besatzungsbrigade an Bord gegangen, um seinen Urlaub in Tsingtau zu verbringen.

Die Augusthitze, die in Tientsin und Peking herrschte, war kaum jemals so drückend und unerträglich wie in diesem Jahre empfunden worden. Trotz Tropenhelm und

Khakiuniform hatte sich bei unseren Beamten und Soldaten eine solche Ermattung eingestellt, daß jeder, der es irgendwie vermochte, ausspannte, um für seine Erholung etwas zu tun.

Das gesunde Klima, der hübsche Strand und die guten Badeeinrichtungen in unserer deutschen Niederlassung lenken immer mehr die Aufmerksamkeit auf sich und haben viele von den Sommergästen, die sich sonst ausschließlich nach Tschifu begaben, dorthin gezogen, so daß man bereits von einer nicht zu unterschätzenden Konkurrenz sprechen darf, die durch Tsingtau als Badeort dem lieblichen chinesischen Ort am Gelben Meer gemacht wird.

Welche wohltätigen Wirkungen eine solche Seefahrt auf Personen hervorruft, deren Nerven durch Überarbeitung und Hitze erschlafft sind, konnte man auch bei unserem trefflichen Beamten aus Tientsin beobachten. Seelisch bis zur Melancholie herabgestimmt und auch in seinem körperlichen Befinden arg heruntergekommen, begann er sich sofort zu erholen, als er die ersten Züge Seeluft einatmete und eine leichte Brise ihm erfrischend ins Gesicht blies. Herr Reinsdorff entwickelte sich dann zu einem höchst anregenden Gesellschafter, der über die Verhältnisse in Ostasien genau unterrichtet war, weil ihm auch außerhalb seiner dienstlichen Tätigkeit schätzenswerte Beziehungen zu einflußreichen Persönlichkeiten zu Gebote standen.

Die Unterhaltung kam um so schneller in Fluß, als das Schiff so gleichmäßig und ruhig lief, wie wir es uns nur wünschen konnten. Wir erblickten die englische Besitzung Weihaiwei mit den Schiffen im Hafen, von wo die elektrischen Lichter der Straßen und Häuser zu

unſerem Schiff hinübergrüßten. Kaum hatten wir jedoch das Kap Schantung umfahren und in ſüdlicher Richtung den Weg in den Stillen Ozean genommen, ſo merkten wir an den ſchweren, lang auslaufenden Wellen, daß hier kurze Zeit vor uns ein Sturm getobt hatte. Seine Kraft war allerdings gebrochen, aber die Bewegung im Meere machte ſich an der Dünung bemerkbar, die immer wieder heranrollte, mit den Wellen das Schiff erſt nur hob und wieder ſinken ließ, es dann aber in eine rollende Bewegung verſetzte, die immer mehr zunahm.

Der Himmel bewölkte ſich und legte ſich wie eine rieſige, trüb ſchimmernde Glocke auf das Meer. Während wir uns auf dem Promenadendeck in die Klappſtühle ſetzten und uns zum Schutz gegen die Nachtkühle in unſere Decken hüllten, hatten wir das Gefühl, uns auf einer weit ausſchwingenden Schaukel zu befinden. Wollte der eine oder der andere ſeinen Platz wechſeln, ſo mußte er den Augenblick abwarten, in dem der Dampfer gerade wieder aufrecht ſtand, und, ſoweit es möglich war, mit den Händen einen Stützpunkt ſuchen, um nicht auszugleiten. Ich erhielt auf dem Schiff von einer Welle, die eine beſonders aufrühreriſche Kraft beſaß — die Seeleute meinen, es ſei immer die ſiebente — von der Seite einen ſo heftigen Stoß, daß ich mit meinem Stuhl platt auf die Erde fiel. Bevor ich mich wieder aufrichten konnte, wurde ich durch das Schiff, das mittlerweile nach der anderen Seite ſchwankte, dorthin ſo heftig hinübergeworfen, daß mein armes Selbſt ſich in den Plaid zu einer lächerlich zappelnden Maſſe verwickelte. Da das Schiff nur wenig Ladung hatte, ſchlugen die weit ausholenden Wellen gegen den hohlen Schiffsraum jedesmal mit einem kurzen, heftigen Knall, der uns in alle Glieder fuhr und an den wir uns erſt

allmählich gewöhnten, nachdem wir uns überzeugt hatten, daß keine Gefahr damit verbunden war.

Wie stark die Dünung war konnte man erst später erkennen, als das Ufer in Sicht kam und die Wellen dort, obwohl das Meer fast glatt erschien, ihren schäumenden Gischt hoch aufspritzen ließen. Wir betrachteten am Ufer die Klippen, wo der „Iltis" im Jahre 1896 einem Taifun erlegen war, und gleich darunter die Stelle, wo unsere tapferen Seeleute in die Erde gebettet worden sind.

Das Unangenehme dieser Fahrt lag vor allem darin, daß wir am nächsten Tage statt um vier Uhr nachmittags erst um zehn Uhr abends den deutschen Boden von Tsingtau vor uns liegen sahen. Auch war es nicht unwahrscheinlich, daß wir, um die Verspätung einzuholen, dort nur einen ganz kurzen Aufenthalt nehmen würden, so daß von einer näheren Besichtigung der Stadt keine Rede sein konnte. Schon der Gedanke an eine solche Möglichkeit hatte etwas Verstimmendes, denn gerade über unser Besitztum in Kiautschou hören unsere Landsleute zu Hause gern etwas Zuverlässiges, nachdem die Meinungen über die Zukunft unserer Ansiedlung in letzter Zeit so sehr voneinander abgewichen sind.

Die Bucht, die sich vor unseren Blicken öffnete, überraschte durch ihre Größe und wurde in der klaren Nachtluft von dem leuchtenden Sternenhimmel so hell beschienen, daß, je mehr der Dampfer vorwärts rückte, die einzelnen Teile des Hafens und der Stadt genau zu erkennen waren. Während die Ankerkette ins Wasser rollte, wurden alle Operngläser auf die sauberen, bequemen Straßen gerichtet. In der Mitte der Stadt erblickte man in einer Fülle elektrischen Lichtes das Hotel „Prinz Heinrich", wo heute, am Sonnabend, ein großes Konzert

ſtattfand, und alles, was ſehen und geſehen werden wollte, zur Stelle ſein mußte. Der Dampfer „Gouverneur Jäſchke", der kurz vor uns eingetroffen war, ankerte in der anderen Bucht, die jenſeits der Landzunge lag und unſeren Blicken verborgen blieb.

Dort werden gegenwärtig große Anlagen von Molen errichtet. Überall iſt man bemüht, das Erworbene nicht nur zu befeſtigen und zu erweitern, ſondern auch für das Wohlergehen der ganzen Kolonie durch Einführung von allen nur erreichbaren Annehmlichkeiten für die öffentliche Wohlfahrt wie für die Ausübung der einzelnen Berufsarten und das häusliche Leben zu ſorgen. In Schanghai lernte ich ſpäter den Rektor der deutſchen Schule von Tſingtau und bei der Rückfahrt nach Dalny auf einem ruſſiſchen Schiff den Poſtmeiſter unſerer deutſchen Kolonie am Stillen Ozean kennen. Sie drückten über das dortige Leben in jeder Beziehung ihre volle Befriedigung aus, und daß es ihnen mit dieſen Worten ernſt war, bewieſen das vortreffliche Ausſehen und der gute Humor, in dem ich ſie antraf.

Die plumpen, chineſiſchen Boote umringten uns, und ein Beamter brachte mir eine freundliche Einladung des Polizeidirektors Wentzel, der mich auf der Treppe am Strande erwartete und zur Beſichtigung der Stadt auch einen Wagen bereit hielt. Mit einem ſchnellen Griff nach Hut und Rock eilte ich zum Fallreep, als mir der Kapitän die betrübende Mitteilung machte, daß wir nur ſo lange Aufenthalt nehmen würden, als die Ablieferung und Empfangnahme der Poſt dauerten, und dann ſofort wieder weiterdampfen müßten. Zwanzig Minuten dauerte die Bootsfahrt bis ans Ufer. Mir wäre alſo gerade ſo viel Zeit geblieben, um dem liebenswürdigen Mann, der ſich

mir als Führer durch die ferne und uns doch so nahe stehende Gegend anbot, dankbar die Hand zu drücken. Nun hätte ich allerdings, um Tsingtau kennen zu lernen, den Dampfer einfach im Stich lassen und die nächste Fahrgelegenheit benutzen können. Eine solche wurde mir aber erst nach sechs Tagen geboten, und die Zeit, die für den Sommerurlaub noch zur Verfügung stand, mußte sorgfältig ausgenutzt werden. So blieb nichts anderes übrig, als für diesen Verlust, der nur zu schmerzlich empfunden wurde, Trost in den Sternen zu suchen und mir eine Entschädigung im Gespräch mit unserm Reisegenossen, dem Intendanturrat zu verschaffen, der beim Abschiedstrunk aus dem reichen Schatz seiner Beobachtungen und Erinnerungen mit vollen Händen spendete.

Innerhalb sechs Jahre ist in Tsingtau aus einem häßlichen Fischerdorf eine einladende und modern eingerichtete Stadt emporgeblüht, die sich von Jahr zu Jahr gedeihlicher entwickelt. Bald wird die Eisenbahn, die von Tsingtau ins Innere des Landes führt, vollendet sein, die dort befindlichen Kohlenbergwerke erreichen und einen Weg zu den Ufern des Tseho schaffen, der sich in der Regenzeit mit unaufhaltsamer Gewalt in den Meerbusen von Petschili ergießt.

Die Eröffnung der Bahn soll im Sommer nächsten Jahres erfolgen und damit auch die Ausnutzung der Kohlenreviere beginnen, die einen reichen Ertrag in Aussicht stellen. Bis dahin dürften auch die Hafenbauten zum Abschluß gelangt sein, an deren Fertigstellung man gegenwärtig mit allen Kräften arbeitet. Mit diesen Verbesserungen tritt unsere deutsche Niederlassung im Hafen von Kiautschou in einen neuen, bedeutungsvollen Abschnitt ihrer Entwickelung, der hoffentlich überall die Überzeugung

befestigen wird, daß die Wahl dieses Punktes für die deutsche Kolonisation keine verfehlte war, sondern allen Schwierigkeiten zum Trotz eine glückliche Zukunft verheißt.

Am nächsten Morgen, einem Sonntag, erwache ich bereits um sechs Uhr in meiner Kajüte und werde von einer unerklärlichen Unruhe getrieben, aus dem Bett zu springen, weil die regelmäßige Bewegung des Dampfers, die Umdrehungen der Maschine und das Geräusch der aufspritzenden Wellen plötzlich aufgehört haben.

Ich blicke durch das Fenster und bemerke, daß unser Schiff auf offenem Meer still liegt. Ich vermute nichts Arges, kleide mich vollständig an und trinke im Speisesalon ruhig meinen Tee, um dann auf dem Deck meinen Morgenspaziergang zu machen. Ich nehme an, daß der Kapitän loten lasse, um sich davon zu überzeugen, daß er von der richtigen Fahrstraße nicht abgewichen sei.

Aber ein Mitreisender macht mir die Mitteilung, daß an unserem Schiff das Steuer beschädigt sei. Alsbald gesellt sich auch der Kapitän zu uns und erklärt mit sauersüßem Lächeln, dem man den Ernst der Situation anmerkt, daß die große, sich durch das ganze Schiff hindurchziehende Welle, welche die Schraube in Bewegung setzt, gebrochen sei.

Es handelte sich dabei um einen jener unglücklichen Zufälle, die sich trotz der peinlichsten Gewissenhaftigkeit bei der Herstellung des Materials und aller Teile des Mechanismus leider nicht vermeiden lassen. Die Welle war erst seit kurzem im Gebrauch. Niemand konnte einen Fehler im Guß vermuten. Wahrscheinlich hatte sie bereits in Tientsin, wo sich die Schraube durch den dicken Schlamm des Peiho nur mit großer Mühe

durcharbeitete, einen Riß erhalten, den selbst unser tüchtiger Oberingenieur nicht entdecken konnte. Nun befand sich allerdings ein Ersatzteil an Bord, aber es war, trotzdem das Meer ruhig blieb, unmöglich oder zum äußersten mindestens gefährlich, ihn auf offener See dem Dampfer einzufügen. Nach Tsingtau zurückzukehren, wo wir erst vor sieben Stunden abgefahren waren, erschien ebenfalls nicht als zweckmäßig, da es dort an den erforderlichen technischen Hilfsmitteln fehlte, den Schaden zu ersetzen.

Wir müssen froh sein, daß unser Schiff noch eine zweite, wenn auch viel schwächere Schraube besitzt und mit ihr nach Verlauf von vier Stunden, nachdem die gebrochene Welle festgebunden war, seine Fahrt langsam fortsetzen kann. Mehr als sechs oder sieben Knoten in der Stunde sind aber in keinem Fall von unserem Schiff zu erwarten, ungefähr die Hälfte der Fahrgeschwindigkeit, die wir sonst erreicht hätten. Alles hängt davon ab, daß wir gutes Wetter behalten und der Taifun, der irgendwo auf dem Ozean umherrast, uns nicht überrascht. Der Stand des Barometers ist allerdings günstig, aber unheimlich bleibt doch der Anblick des unendlich ausgedehnten, lauernden Meeres und des Himmels, der sich mit Wolken zu bedecken anfängt.

Weit und breit ist kein Schiff zu sehen, denn die Dampfer nach Schanghai oder Nagasaki nehmen einen Kurs, der von dem unsrigen weitab liegt. Der Wind, der sich erhebt, erweist sich unserer Fahrt zunächst förderlich, denn wir können die Segel aufsetzen und ihn hineinblasen lassen. Bald dreht er sich aber, und wir müssen von der Benutzung dieses Hilfsmittels absehen.

Bei der Mittagstafel wendet sich die Unterhaltung

den Erlebniſſen bei Schiffsunfällen ſowie den Verhaltungsmaßregeln zu, wenn die Situation ſich ernſter geſtalten ſollte. Der Bruch der Welle hätte leicht an einer noch gefährlicheren Stelle erfolgen können. Dann wären wir genötigt geweſen, mit den Pumpen zu arbeiten. Aber wie lange? Wir betrachten die Rettungsboote und erfahren, daß ſie mit Lebensmitteln verſehen ſeien und ſchnell herabgelaſſen werden können. Es beginnt ein trübes Sinnen und Phantaſieren, das der Kapitän auf jede Weiſe mit gutem Humor zu verſcheuchen ſucht, indem er bald eine hübſche Anekdote zum beſten gibt, bald durch eine von ihm erfundene Miſchung im Bar-Room auf unſer leibliches Wohlbefinden einwirkt.

Die zweite Schraube arbeitet, was ſie kann, um uns vorwärts zu bringen, aber das Schiff geht für unſere Ungeduld viel zu langſam. Und wie entſetzlich träge der Zeiger auf der Uhr kriecht! Fünf Minuten werden zu einer Stunde. Eine Stunde erſcheint wie eine Ewigkeit. So zieht der Abend herauf. Wenn nur das Wetter nicht umſchlagen wollte! Zwiſchen den Wolken zuckt und blitzt es von Wetterleuchten, und wieder ſcheint eine Dünung heraufzukommen. So wird die halbe Nacht auf dem Promenadendeck verträumt, und die trüben Gedanken begleiten uns noch im Schlaf.

Am nächſten Morgen, Montags, dieſelbe Situation. Noch immer iſt kein Schiff zu ſehen, kein Stück vom feſten Land zu entdecken. Inmitten der Kulis, die auf dem Zwiſchendeck herumliegen, erblicke ich einen viereckigen, von ſchmutzigem Segeltuch eingehüllten länglichen Gegenſtand. Es iſt ein Sarg mit der in Kalk verpackten Leiche eines Chineſen, der in ſeiner Heimat beigeſetzt werden ſoll.

Alles verhält sich still, jeder Laut klingt gedämpft. Nur ab und zu schreit ein Papagei auf seiner Stange, und ein paar Kanarienvögel zwitschern im Bauer ihr Morgenlied. Plötzlich kracht es am Achterdeck des Schiffes zwei-, drei- und viermal. Ich fahre zusammen und denke, daß die Welle sich losgerissen habe und an die Wandung des Schiffes schlage. Aber der Kapitän lacht mich aus. Dort unten vertreiben sich ein paar Passagiere die Zeit, indem sie leere Flaschen in die Luft werfen und danach aus Flinten schießen.

Endlich taucht ganz fern am Horizont ein Schiff auf. Es gibt also auch noch außer uns in dieser Meereseinsamkeit atmende Menschen.

Jetzt sollten wir eigentlich schon in Schanghai eingetroffen sein und sind doch noch weit vom Ziel entfernt. Der musikalische Wimmerkasten im Speisesaal lockt uns nicht, und die Studentenlieder, die sich unter den Noten befinden, dünken uns der wahre Hohn zu sein. Der Inhalt der mitgenommenen Bücher ist zu ernst für die unruhig hin und her flatternden Gedanken.

Da mache ich einen Fund, so glücklich wie ich es niemals erwarten konnte.

Unter alten Zeitungen und Zeitschriften finde ich eine fast vollständige Ausgabe von Wilhelm Busch, von seinen köstlichen Zeichnungen und Versen, die sich so oft als Freudenbringer und Sorgenbrecher bewährt hatten, nun aber doppelt und dreifach willkommen sind. Seid gegrüßt, ihr bösen Buben Max und Moritz, du Unglücksrabe Hans Huckebein, Pater Filucius, heiliger Antonius von Padua und ihr andern Lieblinge des humoristischen Deutschland, die ihr euch auf die Fluten des Stillen Ozeans hinausgewagt hattet, um eurem bedrängten Lands-

mann Troſt und Hoffnung wiederzugeben. Die luſtige Geſellſchaft, die Meiſter Buſch in die Welt geſetzt hat, führte einen entzückenden Reihentanz um mich auf, und die drolligen Verſe gaben dazu ſo munter den Takt an, daß es wieder eine Luſt war, zu leben.

Nun begann auch das Eſſen zu ſchmecken, trotzdem ſich im Meere eine unruhige Bewegung bemerkbar machte und unſere Steuerkraft nur eine geringe war. Wir hatten aber beim Anblick der reizenden Münchner Bilderbogen das Gefühl, als ob plötzlich eine ausgelaſſene Geſellſchaft von Männern und Frauen aller Stände auf unſer Schiff geſtürmt und uns unter Lachen und Plaudern in ihre Mitte genommen hätte. Es woge die Galeere! Fort mit aller kleinlichen Verzagtheit und feſtes Vertrauen zu der Tüchtigkeit unſeres Führers, ſeiner Offiziere und Maſchiniſten, zu der muſtergültigen Schulung alles deſſen, was aus unſeren großen deutſchen Reedereien hervorgegangen iſt! Wir plaudern bei einem kräftigen Nachttrunk auf dem Promenadendeck bis weit über Mitternacht, und als die Sterne zu verbleichen anfingen, funkelt uns bereits das Licht des Leuchtturmes entgegen, der uns die Küſte meldet.

Das ſchmutzig gelbe Waſſer, das uns ſtatt der klaren Meeresflut umgibt, läßt erkennen, daß wir in der Mündung des Yangtſekiang angelangt ſind, der aus dem Innern Aſiens ungeheure Maſſen lehmiger Erde zum Meere wälzt. Bald werden wir wieder feſtes Land unter den Füßen fühlen.

Wir ſind geſpannt, wie das ſtolze Bild von Schanghai mit ſeinen Hafen- und Dockanlagen, ſeinen breiten Uferpromenaden, ſeiner buntfarbigen Pracht vom nackten, zerſchliſſenen Chineſentum bis zu der Eleganz europäiſcher Großſtädte ſich vor unſeren Augen entrollen

werde. Von der Küste ist indessen bis zum nächsten Vormittag nichts zu sehen, da die Mündung des Flusses an dieser Stelle etwa zwanzig Seemeilen breit ist. Wir müssen mit unserer zweiten, schwachen Schraube noch stundenlang gegen die heftige Strömung ankämpfen, bis am Horizont die ersten Streifen Land auftauchen. Uns zur Rechten liegt eine kleine Insel mit einem Leuchtturm.

Während wir uns den Fischerdörfern am Horizont immer mehr nähern, erblicken wir auch die ersten Masten und Schornsteine von Dampfern, die sich alsbald vor unseren Augen immer malerischer gruppieren und deutlicher voneinander abheben.

# Schanghai.

Die Fahrstraße auf dem Yangtsekiang nach Schanghai ist verhältnismäßig schmal und wird durch lange Streifen angeschwemmten Landes über und unter dem Wasser begrenzt.

Kriegsschiffe, Passagierdampfer, Segeldschunken und Dampfbarkassen schieben sich durcheinander zu einem majestätischen Panorama, das auf einen Mittelpunkt des Verkehrs für die ganze Welt hinweist.

Uns zur Rechten, aus nordwestlicher Richtung, strömt der Yangtsekiang als breite Fläche uns entgegen. Auf ihm ziehen die Schiffe von und nach Nanking und Wutschung bis weit ins Innere des Landes.

Wir aber müssen, um nach Schanghai zu gelangen, in südlicher Richtung in einen Nebenfluß dieses Stromes, den Wusung, hineinfahren und uns dabei zur Vermeidung der Sandbänke eines Schleppdampfers bedienen.

Bis der Kapitän wegen der Bedingungen einig wird, vergehen wieder ein paar Stunden.

Wir beobachten die Kulis auf unserem Schiff beim Mittagessen, wie sie zwei Holzstäbchen von der Länge und Stärke unserer Bismarckbleistifte zwischen den Fingern der rechten Hand halten und damit aus einem

irdenen Topf Klumpen Reis oder Stücke eines zerkleinerten gekochten Huhns geschickt herausholen.

Andere blicken träumerisch oder stumpfsinnig um sich, in jener für China charakteristischen Haltung, die jeden Europäer zuerst stutzig macht, indem sie mit eingeknickten Füßen frei auf dem Boden hocken und darauf die Ellenbogen stützen. Mit Ausführung dieses Turnerkunststückes erholen sie sich, wenn sie müde sind, und erheben sich erst wieder, wenn sie sich frisch fühlen.

Andere spielen Stein, Papier und Schere, ganz wie unsere Schulknaben, wobei der Gewinner dem Verlierer ein paarmal lächelnd triumphierend kurze Schläge auf die innere Handfläche versetzt.

Der kleine Dampfer, den der Kapitän besorgt hat, und der sich uns ans Steuerbord legt, erweist sich als untauglich und wird mit einem anderen vertauscht, der uns vorsichtig gegen die Strömung des Wusung vorwärts bringt.

Es wird acht Uhr abends, bis wir vor Anker gehen, und die Dämmerung bricht so schnell herein, daß wir nur beim Schein der elektrischen Lampen etwas sehen können.

Ein anderer Dampfer, der für den Verkehr in der Stadt bestimmt ist, nimmt uns auf und bringt uns im Stockfinstern stromaufwärts an schwach erleuchteten Kais vorbei, wo unzählige Schiffe vor gewaltigen Speichern lagern.

An der Haltestelle springen wir ans Land, sehen, daß unsere Koffer beisammen sind, setzen uns in die von Kulis gezogenen Wägelchen und suchen in dem prächtig gelegenen und eingerichteten, hell beleuchteten Hotel Astor unser Logis auf. Es ist mittlerweile so spät geworden,

daß man nichts Beſſeres tun kann, als auf ſeinem Zimmer zu bleiben.

Der Kuli richtet, ohne daß wir erſt einen Wunſch äußern, in dem daneben befindlichen Toilettenraum das Bad an, in dem man ſich aber nicht ausſtrecken, ſondern nur mit zuſammengezogenen Knieen als Halbchineſe ſitzen kann.

In dem eleganten, ſauberen, mit allem großſtädtiſchen Komfort eingerichteten Zimmer lockt das breite engliſche Bett, über dem an einem Drehgeſtell ein faltenreicher Muſſelinſchleier zum Schutz gegen die Moskitos herabwallt. Alles wäre wunderſchön ohne die tropiſche Hitze, die freilich im Auguſt nicht wundernehmen kann, da Schanghai ungefähr auf demſelben Breitegrade wie Kairo liegt. Des Morgens hatten wir auf dem Schiff fünfundzwanzig, mittags ſogar achtundzwanzig Grad Wärme Reaumur, und abends um elf Uhr ſind es immer noch vierundzwanzig. Das Nachthemd wird als eine unerträgliche Laſt empfunden, denn alle fünf Minuten bekommt der Körper von innen einen Ruck, der den Schweiß aus allen Poren heraustreibt.

Ich war vom Endpunkt der ſibiriſchen Bahn über Tſchifu nach Schanghai gefahren, wie man ſich in Berlin zu einem Ausflug nach Potsdam entſchließt, ohne Vorbereitungen und Empfehlungen, nur in der Erwartung, daß auch dort Menſchen leben müſſen, in deren Geſellſchaft man ſich zurechtfinden kann.

Zwiſchen Traum und Wachen klingen durch das offene Fenſter aus einem Garten jenſeits des Fluſſes die kraftvollen Klänge des Rienzimarſches an mein Ohr und erfüllen den müden Gaſt mit der Hoffnung, die ſich ſo oft in

weiter Ferne erfüllt hat, freundlich gesinnten und einflußreichen Landsleuten zu begegnen.

Vom Astorhotel führt eine lange Brücke zur Stadt, und schon beim ersten Schritt genießt man einen Auszug von dem in seiner Art einzig zusammengesetzten Leben und der großartigen Lage Schanghais.

Wir sind an einem Hauptpunkt Asiens, der, durch die kaukasische Rasse zu modernem Leben erweckt, dem internationalen Verkehr erschlossen und geschäftlich gewissermaßen elektrisiert worden ist.

Das reine Chinesentum bildet die Bouillon, auf der Engländer und Deutsche, Franzosen und Amerikaner mit ihren weit ausgreifenden Unternehmungen und verfeinerten Lebensgewohnheiten wie Fettkügelchen schwimmen.

Am Zugang zur Brücke steht ein herkulisch gebauter indischer Polizeibeamter, von dessen brauner Hautfarbe sich die gelbe Khakiuniform, die er trägt, und der feuerrote, hochgedrehte Turban, den er sich auf den Kopf gesetzt hat, seltsam abheben. Wie angegossen steht er auf seinem Platz inmitten des unaufhörlichen Gewoges von Menschen, Wagen und Tieren, das ihn umgibt, und lenkt den Verkehr durch bloßes Aufheben der rechten Hand.

Die ausgesuchte Eleganz einer europäischen Millionenstadt mischt sich dabei mit den Sitten und Gebräuchen, die sicherlich mehrere tausend Jahre alt sind.

Ein alter Chinese, der stolz und unzufrieden um sich blickt und dem eine mächtige Hornbrille auf der Nase sitzt, läßt sich in einer Sänfte über die Brücke tragen. Hinter ihm folgen mehrere deutsche Kaufleute in Rickshaws.

Darunter hat man kleine, zweirädrige Wagen zu verstehen, in denen immer nur eine Person Platz nehmen kann, und die von zwei Kulis in Bewegung gesetzt werden.

Der eine dieſer Burſchen, dem auf ſeine zerriſſene, bunte Jacke rückwärts eine Nummer aufgedrückt iſt, ſpannt ſich in die gabelförmige Deichſel und ſchlägt mit ſeinen bloßen, braunen Füßen einen ſchnellen Trab an. Der andere Chineſe läuft hinter dem Wagen her, drückt ſeine rechte Hand an die Stelle, wo ſich ein zum Aufklappen eingerichtetes Dach befindet, und ſchiebt den Wagen in demſelben Tempo vorwärts.

Bei dem Europäer, der zum erſtenmal nach China kommt, ſträubt ſich zunächſt das Gefühl, einen Menſchen als Zugtier und einen anderen als Schiebewerkzeug benutzt zu ſehen. Aber dieſe Sitte iſt ſo allgemein anerkannt und durchgeführt, daß der Fremde bald keine andere Wahl hat, als ſie mitzumachen. Man erblickt dieſe Rickſhaws oft zu Hunderten in einer Reihe, wenn ſie an den Hauptſtraßen halten oder mit den Fahrgäſten darüber hinwegrollen.

Es gibt aber noch ein anderes nationales Fuhrwerk geringeren Ranges, das nicht weniger dazu beiträgt, das Straßenbild charakteriſtiſch auszumalen. Es beſteht in einer ebenfalls von Kulis gezogenen Karre, die auf einem etwa drei Fuß hohen, maſſiven hölzernen Rade läuft. Über dem Rade ſchwebt ein bretternes Geſtell, das rechts und links davon je einen ſchmalen Sitz aufweiſt.

Während der Chineſe vorwärts läuft und ſeine Laſt zieht, ſchweben auf der Karre oft höchſt ſeltſame und verſchiedene Werte in der Balance, etwa ein geſtohlener Sack Mehl mit einem Poliziſten oder ein Schwein mit einer alten Chineſin.

Daneben gibt es aber auch ganz moderne, elegante Equipagen, hinter deren geſchloſſenen Fenſtern die Frau eines angeſehenen Mandarinen in koſtbarer Seiden-

Rickſcha-Mann.

toilette und glitzerndem Haarschmuck thront, um ab und zu verstohlene Blicke auf die Menschenmenge zu werfen. Auf dem Bock sitzen zwei Chinesen, die in ihren glitzernd hellen Gewändern wie weiße Katzen hocken, während ihre schwarzen Zöpfe lang über den Rücken hängen. Der eine lenkt die Pferde, während der andere die Aufgabe hat, bei einer scharfen Biegung oder wenn es bergauf und bergab geht, während der Fahrt herunterzuspringen, die Pferde am Zaum eine Strecke zu führen und sich dann blitzschnell wieder auf den Bock hinaufzuschwingen. Hierzu kommen die Modedamen, die sich mit ihren Equipagen und Grooms, ihren Toiletten bis auf Hut und Sonnenschirm nach der letzten Pariser und Londoner Mode richten.

In diesem Gewimmel internationalen Lebens und Treibens findet man aber auch chinesische Arbeiter und Bettler, die kaum noch einen Fetzen am Leibe haben und das Bild der äußersten Armut und Verkommenheit darstellen.

Während hier alles Glanz, Lust und Reichtum atmet, wird dort ein Trupp chinesischer Verbrecher mit zusammengebundenen Händen transportiert. Hinter jedem von ihnen geht einer der vorher beschriebenen indischen Polizisten. Er hat den Zopf des Arrestanten sich zweimal um die Finger der erhobenen rechten Hand geschlungen und folgt ihm in dieser Haltung über die Brücke.

Zu beiden Seiten ziehen sich Wasserstraßen hin, zur Linken eine breite, gewundene, der Wusung, der Schanghai mit einem mächtigen, langgestreckten Bogen berührt und den Schauplatz des gewaltigen Schiffsverkehrs bildet, und der schmalere Sutschau, der sich unterhalb der Brücke in jenen ergießt und für das Auge des Spaziergängers

mit dem Neubau des internationalen Krankenhauses abschließt.

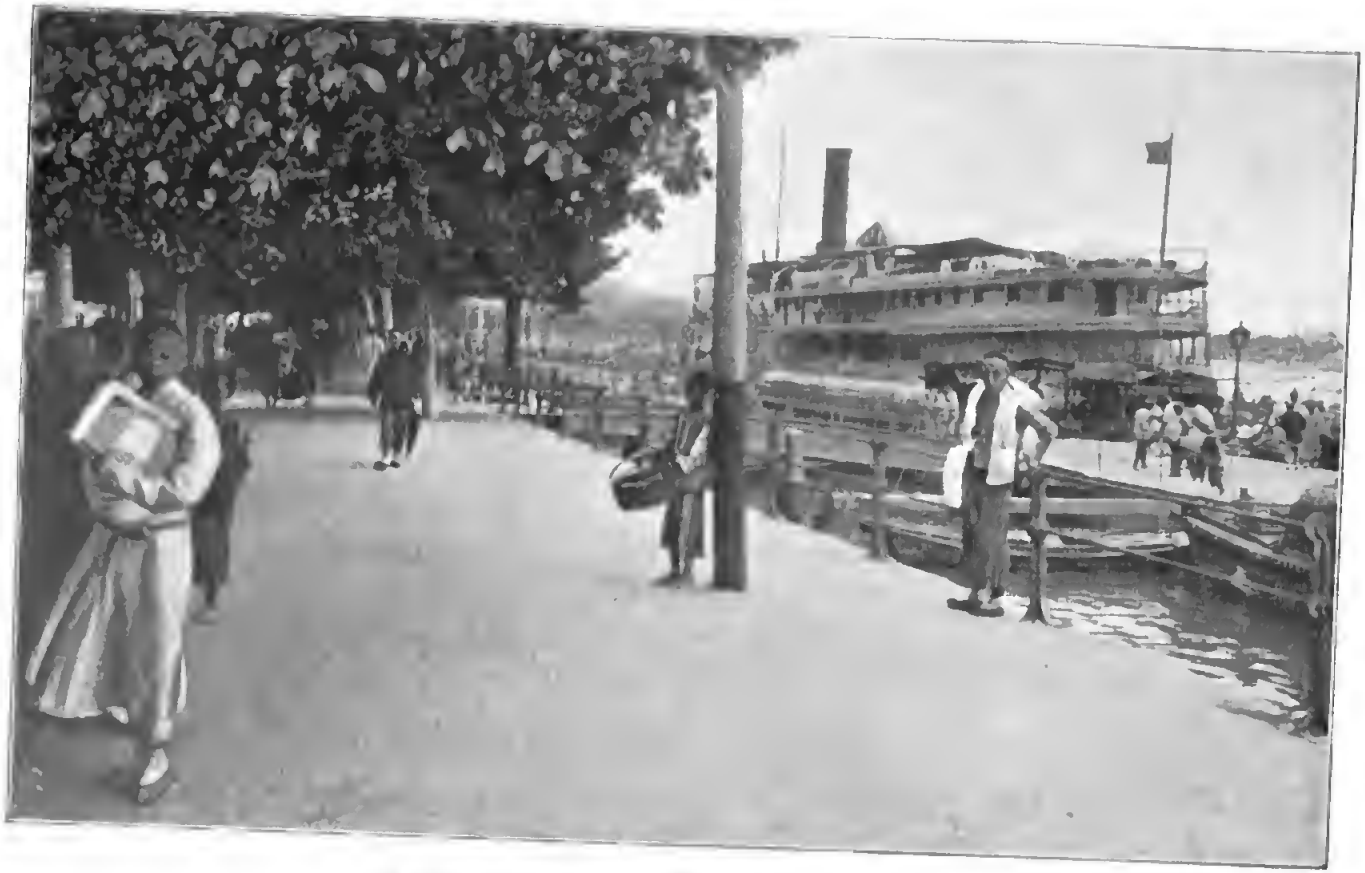
Von der Brücke zieht sich am Ufer des Wusung entlang die Hauptstraße Schanghais, der „Bund", ein Name, der persischen Ursprungs sein soll und für den besuchtesten Verkehrs- und Promenadenweg in den modernen Ansiedelungen Chinas häufig angewendet wird.

Alles, was an Intelligenz und Besitz sich in der Stadt niedergelassen hat, wohnt an dieser prächtigen Uferstraße oder in ihrer unmittelbaren Umgebung. Hier haben sich die großen Bankhäuser, welche ihre geschäftlichen Verbindungen über den ganzen Erdball spinnen, in palastähnlichen Gebäuden niedergelassen. Dazwischen erblicken wir den englischen Gerichtshof, mehrere Konsulate und das Freimaurerhaus.

In bezug auf monumentalen Stil und heiter anmutende Durchführung der Formen werden sie sämtlich von dem Haus der Ostasiatischen Bank übertroffen, deren Front, Treppenhaus und innere Raumverteilung den Sinn für praktische Bedürfnisse mit einem sicher ausgebildeten Geschmack verbinden. Daß der Erbauer dieses Palais, Herr Becker, ein Deutscher ist, und daß dabei deutsches Material in großem Umfange verwendet wurde, mußte ein Berliner Herz besonders froh stimmen. Neben den Bankhäusern fallen die Gebäude der großen Schiffahrtsgesellschaften wirkungsvoll in die Augen.

Gehen wir den Bund zu Ende, so sehen wir auf einem stattlichen Hause die deutsche Fahne flattern, während davor auf einer hohen Stange sowie in einer Halle die Sturmsignale, das Einlaufen sowie die Termine für das Auslaufen der Schiffe verzeichnet sind.

Hier ist die Firma Melchers u. Co. als Vertreterin



„Bund“ in Schanghai mit Yangtse-Dampfer „Peking“.

des Norddeutſchen Lloyds und der Hamburg-Amerika-Linie tätig, und ihr Leiter, Herr Korff, beſitzt das Verdienſt, dem Anſehen des Deutſchtums im fernen Oſten nicht nur durch ſeine kaufmänniſche Erfahrung und Tüchtigkeit, ſondern auch durch das Freundliche und Entgegenkommende ſeiner Perſönlichkeit wichtige Dienſte geleiſtet zu haben.

Wenige Schritte davon, und nur durch eine kurze Brücke getrennt, liegt der „Engliſche Klub" mit ſeiner ſchönen, nach dem Bund zuführenden offenen Terraſſe und ſeinen vortrefflichen Einrichtungen für die Unterhaltung ſeiner Mitglieder. Um die Frühſtückszeit trifft man dort vor allem in dem Bar-Room mit einem Glas Cocktail oder Whisky mit Soda in der Hand eine aus allen Nationalitäten gemiſchte Geſellſchaft, bei der es ſich ſchwer beſtimmen läßt, wo die Gemütlichkeit aufhört und das Geſchäft anfängt.

Einer beſonders herzlichen Aufnahme darf man im Deutſchen Klub in Kanton Road ſicher ſein, wo ſich für mich im Lauf einer Viertelſtunde, völlig unerwartet und deſto willkommener, anſcheinend verlorene Beziehungen wieder befeſtigten und neu anknüpften.

Während die chineſiſchen Kellner im Speiſeſaal ein paar Flaſchen köſtlichen Moſelwein auf den Tiſch ſtellten und die Unterhaltung ſich um die neueſten Vorgänge in Deutſchland drehte, war das Gefühl des Fremdſeins völlig überwunden und eine feſte Grundlage für alles gefunden, was in Schanghai als ſehens- und bewundernswert galt. Dem Deutſchen Klub genügen übrigens ſeine bisherigen Räume nicht mehr, und er iſt im Begriff, ſich ein neues, noch viel großartiger eingerichtetes Heim zu

ſchaffen, wozu die erforderlichen Kapitalien bereits aufgebracht ſind.

Vor dem Bund zieht ſich ein mit Bäumen bepflanzter, breiter, grüner Promenadenweg bis zur Uferſtraße am Wuſung, und wer ihn bis zu den „Public Gardens" ausdehnt, wird durch ein Denkmal, das ſich in geringer Entfernung von ihm erhebt, unwillkürlich gebannt und ernſt geſtimmt.

Auf einem Unterbau von ſchwediſchem Granit erblicken wir einen zerſplitterten und abgebrochenen Maſt aus Bronzeguß. Darunter liegen Flagge und Segeltuch, während der Flaggenſtock mit dem deutſchen Adler geſchmückt und von einem Lorbeerkranz umwunden iſt. Die Bronzetafeln auf den vier Seiten des Sockels enthalten ein Bild des „Iltis", der mit ſeiner Beſatzung an der Küſte von Schantung ein Opfer des Taifuns wurde, eine darauf bezügliche Inſchrift und die Namen der untergegangenen Seehelden, Offiziere mit ihren Mannſchaften.

Wir gedenken beim Anblick dieſes Denkmals, das von dem Kapitän zur See Müller zuerſt angeregt, dann von Reinhold Begas meiſterlich ausgeführt wurde, wehmutsvoll und ergriffen der treuen, tapferen Söhne unſeres Vaterlandes, die, den Wellen und Klippen des Stillen Ozeans preisgegeben, doch bis zum letzten Augenblicke dem Tode unverzagt ins Auge ſahen.

Dann wenden wir uns dem erwähnten „öffentlichen Garten" zu, der nach dem Bund und der alten Brücke zu von einem eiſernen Gitter umgeben iſt. Damit bezweckt man nicht nur, die ſchmucken Palmengruppen und Blumenbeete, die Kioske und Lauben, die Grotten und Statuen von der Berührung mit dem lebhaften Straßenverkehr

abzuſchließen. Man will an den beiden ſchmalen Zugängen darüber wachen, daß der Garten von keinem Chineſen betreten wird, denn ihnen iſt die Benutzung des kleinen Parks grundſätzlich unterſagt. Die Bänke tragen außerdem die Inſchrift „Only for foreigners“. Mehrmals in der Woche finden hier im Sommer Konzerte ſtatt, bei denen man die elegante Welt von Schanghai, die Damen in reizendem ſeidenen Sommerkoſtüm mit den chineſiſchen Dienern zur Seite ſowie die Herren im ſchneeweißen Leinenanzug mit weißer Jacke, Evening-Dreß oder Frack in lebhaftem Geſpräch ſitzend oder luſtwandelnd beobachten kann.

Innerhalb des europäiſchen Viertels von Schanghai hat ſich mit den „Public Gardens“ noch ein beſonderes, gegen die gelbe Raſſe abgeſchloſſenes Eiland gebildet, wo die gute Geſellſchaft, oder was man darunter verſteht, ganz unter ſich iſt und Intimitäten lauter als gewöhnlich ausſprechen darf, da die Muſik alles übertönt, was andere nicht hören ſollen. Hier läßt es ſich auch am Vormittag in der Einſamkeit angenehm weilen, wenn in der vielbeſchäftigten Stadt niemand Zeit zum Spazierengehen hat. Der Garten liegt unmittelbar am Wuſung, und zwar gerade an der Stelle, wo der Fluß die Biegung macht, die für das Bild der Stadt ſo entſcheidend mitſpricht.

Unvergeßlich wird mir der Tag in Schanghai ſein, als der Taifun, dem ich entgangen war, nun wirklich zur Entfaltung kam und vom Stillen Ozean durch die Mündung des Yangtſekiang und den Lauf des Wuſung die Wellen bis nach Schanghai in wilden Aufruhr verſetzte. Der Orkan tobte ſo gewaltig, daß die eiſernen Stühle und Bänke umgeworfen wurden und es nicht leicht war, ſich auf den Beinen zu halten. Aber gerade deshalb war es unwiderſteh-

lich verlockend, die großen und kleinen Dampfer, Dschunken und Boote zu sehen, die sich trotz alledem den Weg durch die Fluten bahnen wollten.

Während die Wellen immer höher ans Ufer schlugen, und auf dem zügellosen Element alles auf und nieder tanzte, der Sturm am Hut und Rockkragen zerrte und so toll blies, daß man alle halbe Minute die Augen schließen mußte, entstand bei dem Zuschauer die Empfindung, an Bord eines unruhig schwankenden und stampfenden Schiffes zu weilen.

Zwischen den Dschunken, die auf andere Weise nicht vorwärts geschafft werden konnten, standen die braunen, nackten Gestalten der Kulis an seichten Stellen mitten im Wasser. Sie schleppten die Fahrzeuge mühselig an Stricken herüber, bekamen dabei beständig Sturzwellen über den Kopf und benahmen sich mit ihrem Geschrei und ihren aufgeregten Gebärden genau so wie Ertrinkende bei einem Schiffbruch.

Alle Naturereignisse scheinen in Schanghai mit besonderer Heftigkeit aufzutreten. Die Hitze, die mehrere Tage bis zur Unerträglichkeit anhielt, konnte nur durch die leichtesten, weißen Sommeranzüge und zur Vermeidung des Sonnenstichs durch Benutzung des Tropenhelms erträglich gemacht werden. Die eiskalten Getränke, nach denen man beständig Verlangen trug, um die trockene Zunge anzufeuchten, brachten nur vorübergehende Linderung und hatten bald darauf heftige Transpirationen zur Folge. Dann aber trat plötzlich in der Temperatur eine Abkühlung um zehn bis zwölf Grad ein, als ein tropischer Regenguß herniederfiel, der alle Vorräume und Veranden überschwemmte und die Straßen in eine Reihe von Pfützen verwandelte, so daß selbst die Rickshaws, auch wenn man

ſich das Verdeck aufſchlagen ließ und den Regenſchirm aufſpannte, keinen Schutz boten.

Von den „Public Gardens“ erblickt man auf der anderen Seite der Brücke ein ſich lang hinziehendes, vornehmes Gebäude mit Säulenportalen, die weit ſichtbar ſind und von denen man einen entzückenden Ausblick auf das Stromgebiet und die Gliederung der Stadt genießt.

Hier befindet ſich das deutſche Generalkonſulat, deſſen Leiter ſeit Lührſens Zeiten ſich durch kluges Eingehen auf die Verhältniſſe in Oſtaſien und ebenſo vorſichtige wie energiſche Förderung unſerer vaterländiſchen Intereſſen ausgezeichnet haben.

Wie früher Dr. Stübel, iſt auch der jetzige Generalkonſul Dr. Knappe in jeder Beziehung geeignet, dieſe guten Überlieferungen weiter zu pflegen und den immer größer werdenden Anſprüchen an Sachkenntnis und Arbeitskraft Rechnung zu tragen.

Auch die Vertreter Knappes, die Herren Boyé und Buſſe, verſtehen in rühmenswerter Weiſe weitgehende Verbindungen zu pflegen und dadurch unſeren Intereſſen im Auslande die Wege zu ebnen.

Wer ein erſchöpfendes Bild von Handel und Schifffahrt in Schanghai gewinnen will, muß mit einem kleinen Dampfer, wie er uns von der Hamburg-Amerika-Linie zur Verfügung geſtellt wurde, den Wuſung eine Strecke aufwärts fahren und ſich davon überzeugen, ein wie fieberhaftes Leben auf dem Waſſer ſich hier zu allen Tageszeiten entwickelt.

Bis zum Arſenal liegen die chineſiſchen Dſchunken in vier- und fünffacher Reihe zu Tauſenden aneinandergekettet am Ufer und glotzen uns mit ihren Augen, die

ihnen auf den Burgſpriet gemalt ſind, halb drollig, halb geheimnisvoll an, während davor alte chineſiſche Kriegsſchiffe, die vor Schmutz ſtarren, verankert ſind, und Hausboote in langer Reihe von Schleppdampfern ſtromaufwärts befördert werden.

Unſer Dampfer trug uns auch ſtromabwärts am deutſchen Generalkonſulat vorbei, wo wir ein deutſches Kriegsſchiff, den „Geyer", antrafen und zu unſerer Freude vernahmen, daß ſein Kommandant, Korvettenkapitän Guthmann, ſich an Bord befand. Er ſaß allein auf dem Promenadendeck und war in die Lektüre eines eben erſchienenen militäriſchen Werkes vertieft, als er uns erblickte, vom Stuhl aufſprang und uns freundlich zu ſich einlud. Der militäriſche Dienſt hat ihn nicht gehindert, in ſeinem Temperament viel von dem jovialen Sinn und der Gaſtfreundlichkeit ſeines Schwiegervaters, unſeres Konſuls Mohr in Bergen, zu offenbaren, wo unſer Kaiſer Wilhelm ſo oft Erholung und fröhliche Anregung während ſeiner norwegiſchen Sommerfriſche gefunden hat.

Das Anſehen, zu dem es Schanghai im Weltverkehr gebracht hat, iſt das Ergebnis von wenigen Jahrzehnten. Erſt ſeitdem die Engländer im ſogenannten Opiumkrieg, Sommer 1842, die Stadt beſetzt und die Öffnung des Hafens erzwungen hatten, iſt ſie den Europäern zugänglich geworden.

Damals wurde den Siegern unterhalb Schanghais ein ſogenanntes „Settlement", wie der engliſche Ausdruck lautet, angewieſen, für das eine geringe Pachtſumme für alle Zeit zu entrichten war. An die engliſche Anſiedlung wuchs eine franzöſiſche und eine amerikaniſche heran, mit der unſere deutſche in Verbindung ſteht.

In dieſer europäiſchen Niederlaſſung, die etwa zehn

Quadratkilometer umfaßt, ſind alle Straßen, die von Oſten nach Weſten, alſo dem Bund und der Uferſtraße am Wuſung zuſtreben, nach Städten benannt.

Die wichtigſte iſt Nanking Road, wo ſich die eleganteſten, europäiſchen Verkaufsläden mit allem, was zum verfeinerten Bedürfnis des Lebens in der Geſellſchaft gehört, aneinander reihen.

Deutſchland begrüßt uns hier nicht nur mit vielen leiſtungsfähigen und angeſehenen Firmen, ſondern auch mit der Redaktion und dem Verlag des „Oſtaſiatiſchen Lloyd", einer Wochenſchrift, die bereits im Jahre 1885 begründet wurde, aber erſt unter ihrem jetzigen Leiter, C. Fink, durch ihren vielſeitigen und ſorgfältig ausgewählten Inhalt, ihre entſchiedene, dabei immer gerechte und taktvolle Betonung deutſcher Intereſſen ihren großen Einfluß erlangt hat.

Durch ſein gründliches Studium von Land und Leuten und ſeine perſönliche Beliebtheit iſt es Herrn Fink gelungen, ſeinen Wirkungskreis immer mehr zu erweitern und daneben auch noch eine illuſtrierte Monatsſchrift „Der ferne Oſten" ins Leben zu rufen, die eine wertvolle Ergänzung zu jener bildet.

Das Europäertum, das dem Fremden auf der prächtigen Uferpromenade am Wuſung in die Augen fällt und ihn überall gaſtlich empfängt, behauptet noch eine Weile ſeine Kraft, wenn er in Nanking Road einbiegt. Er trifft dort eine deutſche Buchhandlung, franzöſiſche Kunſthändler und engliſche Modegeſchäfte. Dann werden aber die modernen, maſſiven Häuſer unterbrochen von bunten chineſiſchen Buden und Läden, und ſchließlich bekommt die Straße den Charakter des himmliſchen Reichs.

Auf einen großen Teil der Zopfträger hat die euro-

päiſche Anſiedlung bereits eine ſo große Anziehungskraft ausgeübt, daß ſie ihre alte Stadt mit den engen, ſchmutzigen Gaſſen und der verfallenen Mauer verlaſſen und den modernen Lebensanſprüchen Rechnung getragen haben.

Ein großer Renn- und Spielplatz zur Linken und ein umfangreiches Hotel zur Rechten deuten wohl noch auf internationales Leben hin. Aber das Eigenartige der Bevölkerung, die unter den Europäern ein neues Leben beginnt, tritt uns doch mit voller Unmittelbarkeit entgegen.

In den Salons unſerer Freunde und im Geſpräch mit klugen Frauen hatten wir faſt vergeſſen, daß wir in China ſind. Nun aber erblicken wir an der Ecke von Nanking Road in Begleitung eines Poliziſten einen armſeligen Burſchen, der einen großen, viereckigen Halskragen aus Holz trägt. Auf dem Brett iſt ſein Name und die Tatſache verzeichnet, daß er eines Diebſtahls überführt worden iſt.

Wir fahren hinaus ins Freie nach einem chineſiſchen Dorf, das aus einer einzigen, langen Straße beſteht und gerade ſo ordentlich und ſauber iſt, wie die alten chineſiſchen Städte ſchmutzig zu ſein pflegen. Wir kommen an reizenden Villen und alten Tempeln vorbei und laſſen den Wagen in einem chineſiſchen Teehaus, den „Yun-Yuen-Gardens", halten, um uns zu erfriſchen.

Was uns hier beim erſten flüchtigen Blick umfängt, dann beim Betrachten der Anlagen auf Schritt und Tritt unſer Intereſſe erregt und uns endlich mit ſtummem Schauen und Staunen erfüllt, iſt ein vollendetes Märchen aus einer Welt, die wir bisher immer ins Land der Träume verwieſen haben.

Wir ſchreiten durch das abſichtlich ſchief gebaute Eingangstor über den Hof zu kleinen Häuschen mit bunten, überhängenden Dächern, verſchnörkelten Fenſtern, zu ein-

Teehaus in Schanghai.

ſamen Teichen, die von Lotosblumen überragt und ſo dicht bewachſen ſind, daß ſie wie eine feſte, grüne Maſſe aus Malachit vor uns ſchimmern. Wir laſſen uns an Marmortiſchen mit eingelegten Arbeiten nieder und verlangen Tee. Ohne hörbar zu gehen oder ein Wort zu ſagen, ſtellt der Chineſe lächelnd die Kanne auf den Tiſch, bereitet den Tee für jeden Gaſt beſonders und gießt ihn dann aus einer größeren Taſſe in eine kleinere.

Unbeweglich hängen farbige Lampions aus Papier über unſeren Köpfen, und wir lauſchen, ob nicht irgendwo in der Luft ein Glockenſpiel ertöne. Aber es bewegt ſich nicht ein Blättchen, es erklingt nicht der leiſeſte Laut.

Uns gegenüber ſitzt in der Laube eine chineſiſche Familie. Der Alte hat ſich rückwärts in einen Stuhl gelehnt, mit einer Pfeife im Mund, mit zuſammengelegten Händen im Schoß und Blicken, die ins Unbeſtimmte und Weite gerichtet ſind. Die Mutter ſcheint zu ſchlafen, und nur das Mädchen rührt ſich ein wenig, indem es einem großen braunen Affen, der auf dem Geländer ſitzt, ſeine Rechte träge zum Spielen überläßt.

Der heiße Tee löſcht unſern Durſt, und die Leinwandlappen, die wir in faſt kochendes Waſſer tauchen und mit denen wir uns Stirn, Schläfe und Hände abwiſchen, wirken kühlend wie ein friſcher Luftzug.

Wir erheben uns wieder und gehen noch weiter durch die engen, gewundenen Gänge des Gartens, über ſchmale Brücken und unter herabhängenden Zweigen, an Götzenbildern aus Stein und Bronze vorbei, blicken in die Niſchen des Teehauſes, in die ſich immer mehr verengenden Winkel, und kommen in eine völlige Weltabgeſchiedenheit hinein, als ob hier Buddha ſelbſt träume.

Aus dieſer geheimnisvollen Stille, bei welcher man jeden Atemzug zu hören glaubt, dieſem leiſen, farbigen Spiel, das ein unerklärliches Rätſel zu umſchließen ſcheint, dieſen ſtummen Menſchen, die unter Blumen und Blättern verſchwinden, dieſen ſeltſamen Torbogen, Terraſſen, Niſchen und Lauben, wo nur Licht und Schatten miteinander plaudern, werden wir plötzlich in das bunteſte Leben, das wirrſte Durcheinander von allen nur möglichen Eindrücken auf Auge und Ohr verſetzt, wenn wir uns während der Abendſtunden nach Futſchau Road begeben.

Dieſe Straße liegt ebenfalls innerhalb der europäiſchen Anſiedlung und bildet den Schauplatz für alles, was man ſich unter Eleganz und Zerſtreuung für eine endloſe, durcheinanderkribbelnde Menſchenmenge vorzuſtellen vermag. In den erſten fünf Minuten wird man von dem farbigen Lichtſchimmer, der in den Läden und auf den Balkons vor unſeren Augen tanzt, geradezu geblendet und durch die verſchiedenen Tauſende Stimmen der Händler, Ausrufer, Laſtträger, Fuhrleute, Muſikanten und Sängerinnen betäubt. Man fürchtet, im Gedränge die Freunde mit ihrem Führer zu verlieren, in dem Gewirr zu verſchwinden, überlaufen oder überfahren zu werden.

Aber in dieſem Ameiſenhaufen weiß jeder ſein Plätzchen zu finden und geſchickt auszuweichen, wenn er dem anderen in den Weg kommt. Alles iſt luſtig und beweglich, harmlos und liebenswürdig wie bei einem Volksfeſt in Italien.

Der vornehme Chineſe ſchämt ſich nicht des Bettlers und der Europäer wird nirgends beläſtigt, mag er ſich noch ſo neugierig in den Kaufläden umſehen und hundert Sachen betrachten und berühren, ohne etwas zu erſtehen.

Fächer, Malereien, Schmuckſachen, koſtbare Seidengewebe, Spielzeuge, Konditorwaren ſind in den offenen Läden aufgeſchichtet. Alles, wonach wir fragen, wird uns bereitwillig gezeigt und mit Hilfe des Dolmetſchers freundlich erklärt.

Über einen Balkon hinweg blicken wir in einen feſtlich erleuchteten Saal, in dem das Licht aus bunt bemalten Gaslaternen oder Lampions auf Säulen mit Segensſprüchen, blühende Bäume, farbige Tapeten und ein Bild Buddhas, das von rotbrennenden Kerzen umgeben iſt, herabfällt. Wir treten in das Haus ein, in dem ſich eines der feinſten chineſiſchen Reſtaurants befindet, geben den dickbäuchigen, klug ſchmunzelnden Herren, mit denen wir bekannt gemacht werden, die Hand und ſetzen uns an einen der runden Tiſche, die mit weißer Leinwand gedeckt ſind.

Es beginnt ein niedliches Knabbern aus den Schälchen und Schüſſeln, die entweder bereits auf dem Tiſch ſtehen oder alsbald aufgetragen werden und aus denen man ſich mit elfenbeinernen Stäbchen die verſchiedenſten Sachen, Mandeln und Nüſſe, Eierſtücke, gebratenes Huhn, Käſe und Früchte, herausangelt.

Nach dieſem Hors d'oeuvre ſollten eine Vogelneſterſuppe, Haifiſchfloſſen und ähnliche Leckerbiſſen an die Reihe kommen. Aber wir entſagten, um von dem originellen Schauſpiel auf der Straße nichts zu verlieren.

Inzwiſchen hatte das lärmende und dabei doch ſo intereſſante Treiben in Futſchau Road noch zugenommen. Die Verkäufer liefen wie toll hinter uns her, ohne uns jedoch läſtig zu werden, denn ſchon bei der erſten abweiſenden Handbewegung zogen ſie ſich lächelnd und beſcheiden wieder zurück.

Die Neugierde lockte, immer weiter in die Lokale einzudringen, wo getrunken und geraucht, gesungen und gespielt wurde.

Aus dem unaufhörlichen Gewühl traten die Gestalten jugendlich hübscher, reich geputzter und geschminkter Mädchen hervor, die entweder in Rickshaws gefahren oder von Kulis auf den Schultern getragen wurden, so daß man sie schon von weitem über den Köpfen der übrigen erblicken konnte, wie sie sich in der Straße auf und ab bewegten. Diese niedlichen Erscheinungen, die wie Blumen dahinschwebten, waren die Sing-song-Girls, deren musikalische Vorträge bei einer chinesischen Abendunterhaltung unentbehrlich sind. Die Mädchen sind nicht einem bestimmten Konzertlokal verpflichtet, sondern treten im Laufe des Abends an verschiedenen Stellen auf und zeigen ihre Kunst auch sonst überall, wohin man sie einladet.

Die Singspielhallen bilden große, niedrige Säle, die um diese Stunde so besucht sind, daß wir nur mit Mühe noch ein paar freie Plätze entdecken. Aber der chinesische Kellner macht für uns geschickt eine Gasse frei. Die Chinesen rücken auf der Bank zusammen, und wir können durch zwei Pfeiler gerade den Blick auf die Bühne richten, wo sich in raucherfüllter Atmosphäre ein ganzes Dutzend dieser Volkssängerinnen niedergelassen hat und eine jede von ihnen wartet, bis die Reihe an sie kommt.

Immer neue Gäste treten in den Saal, immer qualmiger wird die Luft und immer lästiger strömt uns der Schweiß von der Stirn, während der bezopfte Kellner uns Tee und Zigaretten bringt. Der chinesische Nachbar bietet uns höflich Feuer an, und wir versuchen nach Kräften, die Luft qualmend noch mehr zu verschlechtern.

Da dringt ein Kreischen und Quietschen an unser

Straße in Schanghai.

Ohr, als ob jemand, dem man die Fußsohle mit Stecknadeln bearbeitet, seinen Schmerzen Ausdruck verleihe, während gleichzeitig die Saiten einer Guitarre gerissen werden. Dies seltsame Konzert muß von dem Fräulein herrühren, das sich aus dem Kreise ihrer Genossinnen soeben erhoben hat und schon nach den ersten Tönen von den Zuhörern mit lebhaftem Beifall begrüßt wird. Von Rhythmus und Melodie in unserem Sinne läßt sich beim besten Willen nichts unterscheiden, und die Worte, die gesungen werden, verstehen wir natürlich auch nicht.

Die Sing-song-Girls machen mit ihren bunten Kleidern, ihren geschminkten Gesichtern, ihren pechschwarzen Haaren, deren Frisur ein kleines Kunstwerk bildet und aus denen goldene Nadeln hervorglitzern, den Armbändern an den Handgelenken und den Ringen an den Fingern den Eindruck von geschickt ausgeführten Wachsfiguren.

Wenn sie lächelnd um sich blicken, die Tasse Tee zum Munde führen oder aufstehen, um eine Gesangsnummer vorzutragen, glaubt man, daß nicht Fleisch und Blut, sondern ein feiner Mechanismus all diese Bewegungen und seltsamen Töne, die wir zu hören bekommen, hervorbringe. Hitze und Rauch treiben uns nach einer halben Stunde aus diesen Räumen wieder hinaus.

Wir betrachten uns nur noch die Parterreräumlichkeiten näher, die wir vorher hastig durchschritten hatten, und verfolgen dabei einen schmalen Gang, in dem zu beiden Seiten Nischen angebracht sind. Das Holzgetäfel ist schwarz. Auf den Bänken und an den Wänden liegen seidene Kissen. Von oben fällt aus einer halbverhüllten Ampel ein matter, rötlicher Schein in die stillen Gemächer,

in denen wir zunächſt nur Schatten und Umriſſe erkennen. Allmählich treten aber aus dem Halbdunkel menſchliche Geſtalten und Glieder hervor, aber in ſo ſeltſamen Stellungen und Verrenkungen, wie man ſie ſonſt nur von Kautſchukmännern ausgeführt ſieht.

Wir ſind bei den Opiumrauchern angelangt. Einzelne liegen auf dem Rücken, haben die Beine nach oben an die Wand geſtreckt und laſſen den Kopf nach unten ſinken, indem ſie ſich mit einer Hand auf die Erde ſtützen. Andere hocken mit zuſammengezogenen Füßen klumpenartig in einer Ecke der Niſche oder liegen wie tot platt auf dem Boden. Überall erblickt man ein Flämmchen, und hier und dort ſtreckt ſich ein ſchlaffer Arm aus, um die erloſchene Pfeife mit dem Kügelchen Opium wieder in Brand zu ſetzen. Die Augen der Menſchen, die in dieſer Atmoſphäre atmen, ſich betäuben und ſeligen Phantaſien nachjagen, ſind entweder ganz geſchloſſen oder blicken uns mit immer mehr zufallenden Lidern matt und ſtarr wie aus gläſernen Kugeln an, während um die Lippen ein verzerrtes Lächeln ſpielt. Die völlige Abgeſtumpftheit der Außenwelt gegenüber, die an ihnen gleichgültig vorbeiſchwebt, und die Einkehr in wild durcheinanderjagende Träume von Luſt bilden für wenige Stunden eine Seligkeit, die dieſe Unglücklichen teuer bezahlen müſſen.

Wer ſich nur ein halbes Jahr lang dem Opiumgenuß in ſolcher Weiſe hingibt, kann ſich ihm nicht wieder entreißen und geht daran allmählich zugrunde. Der wonnigen Betäubung folgt ein trauriges, ödes Erwachen, und immer ſtärkere Mengen müſſen angewendet werden, um den erſehnten Rauſch herbeizuführen, bis ſchließlich der Organismus völlig zerſtört iſt.

In Schanghai behauptet das Hotel Aſtor noch immer

seinen ersten Rang wegen der eleganten und zweckmäßigen Einrichtungen, die dem Fremden dort sowohl für kürzeren wie längeren Aufenthalt geboten werden.

Obwohl das Hotel des Colonies am Bund, namentlich was Küche und Keller betrifft, ihm kaum nachsteht, ist jenes doch der Sammelpunkt der verwöhnten internationalen Gesellschaft geblieben, die auch in der Nähe des Yangtsekiang auf die Annehmlichkeiten eines Hotels und Restaurants ersten Ranges, wie man es im westlichen Europa antrifft, nur ungern Verzicht leistet.

Im Sommer ist dort für alles gesorgt, was man beanspruchen kann, um die Schwüle des Tages erträglich zu machen. Die schweren Teppiche und Vorhänge, welche die Räume im Winter schmücken, sind beseitigt, und durch die geöffneten Fenster und Türen weht beständig eine Brise, die sich bis zu den Lese-, Musik-, Spiel- und Konversationsräumen wohltuend bemerkbar macht.

Der Speisesaal ist von imponierender Ausdehnung und in vier bis fünf Längsreihen mit kleinen runden Tischen besetzt, die für die Hotelgäste mit besonderen Nummern belegt sind, so daß man bei den Mahlzeiten sich nicht erst nach einem Platz umzusehen braucht, sondern sofort weiß, wohin man gehört. In den Preis, den man für das Zimmer bezahlt, ist immer auch der Betrag für erstes und zweites Frühstück sowie Diner einbegriffen.

Die Speisekarte besteht aus einer Fülle von Gerichten, unter denen man nach Belieben und in unbeschränkter Anzahl wählen kann. Sie werden nach den Nummern bestellt, und die Hauptmahlzeit enthält deren nicht weniger als achtzehn bis zwanzig, die in kleinen, den Appetit reizenden Portionen aufgetragen werden.

Die chinesischen Diener sind von vollendeter Auf-

merkſamkeit und Geſchicklichkeit und dabei, was in einem großen Speiſeſaal und bei vielen Gäſten von Wichtigkeit iſt, beim geſchäftigen Hin- und Hereilen, bei der Hantierung mit Flaſchen, Gläſern und Tellern von ſolcher Geräuſchloſigkeit, daß man ſie kaum bemerkt. Sie leſen den Gäſten die Wünſche gewiſſermaßen vom Geſicht ab und ſind immer da, wenn man ſie braucht. Ihr Dienſteifer wird außerdem in keiner Weiſe durch Trinkgelder beſtimmt, denn dergleichen klingende Ermunterungen ſind in China unbekannt. Glaubt ein Fremder, ſie dennoch austeilen zu müſſen, ſo macht der Burſche mit dem tadelloſen, weißen Anzug und dem ſauber geflochtenen, lang herunterhängenden Zopf ein gerade ſo erſtauntes Geſicht wie ein europäiſcher Kellner, wenn man ihm bei ſolchen Gelegenheiten nichts gibt.

Von der Decke hängen in zwei Reihen ſogenannte Punkas herab, lange, viereckige Geſtelle, die mit Stoff bezogen und mit Franſen verziert ſind. Sie werden vom Korridor aus durch Kulis, die an Stricken ziehen, in regelmäßig ſchwingende Bewegungen geſetzt und erzeugen dadurch einen erfriſchenden Luftzug. Im Winter werden dieſe Punkas, die man auch in jedem beſſeren Privathauſe über dem Speiſetiſch findet, von der Decke heruntergenommen und die Zimmer genau ſo wie bei uns mit Teppichen, Decken und Vorhängen warm und wohlig ausgeſtattet.

Die ſchönſte Jahreszeit für Schanghai iſt der Herbſt, der vom September bis Mitte oder Ende November einen faſt beſtändig klaren Himmel und köſtliche Friſche mit ſich bringt.

Der Winter unterſcheidet ſich trotz der ſüdlichen Lage nur wenig von dem unſrigen, denn er verlangt ebenfalls

regelmäßig geheizte Öfen, und die Damen können ihre Pelzsachen gerade so gut verwerten wie in Berlin.

Eine so große Lebenskraft Schanghai atmet, so mächtig die Entwicklung dieser Stadt unter dem Einfluß der Europäer geworden ist, darf man doch als sicher annehmen, daß sie mit ihrer Bedeutung als gewaltiges Bindeglied zwischen China und Europa ihren Höhepunkt noch lange nicht erreicht hat. Sie ist durch ihre Lage von Natur aus dazu bestimmt, Mittelpunkt eines unermeßlichen Weltverkehrs zu werden, der die im Innern verschlossenen Schätze Chinas allen Kulturvölkern mitteilt.

Schon Marco Polo, der kühne, venetianische Reisende, der im dreizehnten Jahrhundert mit so beispiellosem Mut und scharfer Beobachtung nach Asien vordrang, war von dem Yangtsekiang und dem Verkehr, der sich auf ihm bereits zu jener Zeit abspielte, entzückt.

Die Mündung des Flusses befindet sich etwa in der Mitte der chinesischen Ostküste, und seine Strömung ist eine so starke, daß er das ganze Jahr hindurch der Schiffahrt zugänglich bleibt. Die größten Dampfer können bis nach Nanking fahren, und für kleinere Schiffe ist diese Wasserstraße auf eine Entfernung von sechshundert Seemeilen, bis nach Hankau, dem Hauptsitz des chinesischen Teehandels, frei.

Treffend bemerkt Georg Wegener in seinem gehaltvollen Buche „Zur Kriegszeit durch China 1900/1901", daß die Grenze der Dampfschiffahrt auch bei Hankau noch nicht erreicht ist, und daß kleinere Flußdampfer seit mehreren Jahren bis zu dem noch 350 englische Meilen weiter aufwärts gelegenen Vertragshafen Itschang vordringen, der von der Küste so weit entfernt ist wie die Luftlinie von Berlin nach Tunis oder Sewastopol.

Der Yangtsekiang wird außerdem sowohl nach Norden wie nach Süden von einem ganzen Netz von Nebenflüssen gespeist, so daß es sich, wenn von ihm die Rede ist, um ein ganzes Stromgebiet handelt, das den Weltverkehr mit kräftigen Armen in das Innere Chinas lockt.

Seitdem vor sechzig Jahren durch die englische Eroberung die Einkapselung der Stadt gebrochen wurde, hat sich das Europäertum als ruhelos vorwärts treibende Kraft bewährt und auch auf die Eingeborenen belebend und verjüngend zurückgewirkt.

Wer die Chinesen in ihrer alten Stadt in dem Schmutz ihrer Gassen und verfallenen Häuser beobachtet hat, mag glauben, daß sie die ausgetretenen und zerrissenen Schuhe ihrer Geschichte überhaupt nicht mehr abstreifen können. Aber ihre Brüder, die in der europäischen Niederlassung wohnen, sind schon jetzt an Bevölkerung dreimal so stark als jene und lernen unaufhörlich von den siebentausend Europäern, die ihnen zuerst als Fremde und Feinde erschienen, dann aber zu geistigen Führern und nachahmenswerten Vorbildern wurden.

Von Schanghai gehen große, elegant eingerichtete Dampfer deutscher, englischer, österreichischer und japanischer Gesellschaften nach Vorderindien und Hongkong, nach Tientsin, also in die Nähe von Peking, und nach Japan. Die Russen haben außerdem seit wenigen Monaten im Anschluß an die sibirische Bahn eine neue vortreffliche Schiffsverbindung zwischen Dalny und Schanghai hergestellt. Die beiden Doppelschraubendampfer „Mongolia" und „Mandschuria", die auf dem Stabilimento tecnico in Triest gebaut sind und in der Stunde bis siebzehn Knoten laufen, bewerkstelligen die Überfahrt von früh morgens

um vier Uhr bis zum Abend des nächsten Tages, also in ungefähr vierzig Stunden.

So erweist es sich immer mehr, daß die Behauptung, Schanghai bilde gegenwärtig das Herz Chinas, in der Tat zutreffend und für das Europäertum dort ein Schauplatz geschaffen sei, wie er sich zum zweitenmal nicht so leicht wieder findet.

Seit der Zeit, als Prinz Heinrich während seines ostasiatischen Kommandos und Graf Waldersee während des chinesischen Feldzuges mit ihren Truppen in Schanghai erschienen, hat auch der deutsche Einfluß seine gebührende Bedeutung erlangt. Am Yangtsekiang ist unser Handel zu erfreulicher Blüte gelangt, und die deutsche Niederlassung in Hankau beweist, daß unsere Regierung auch nach dieser Richtung vorwärts schreiten will.

Trotzdem läßt es sich nicht leugnen, daß bei den Unternehmungen unserer Kaufleute, denen niemand Mut und Verständnis absprechen kann, gerade jetzt eine gewisse Stockung eingetreten ist, weil unsere Finanzkräfte mit der Entwicklung der Dinge in China nicht gleichen Schritt halten.

Die Deutsch-Asiatische Bank, die aus der Vereinigung unserer stärksten Finanzquellen hervorgegangen ist, hat in der Provinz Schantung mit Eisenbahn- und Bergbauunternehmungen Treffliches geleistet, scheint sich aber für andere Teile Chinas, die sich von Schanghai beherrschen lassen, kaum zu interessieren. Es liegt die Gefahr nahe, daß sich Deutschland in dieser Beziehung von anderen Nationen den Rang ablaufen lasse.

Frankreich sorgt unaufhörlich für seine Kolonie Tonkin, um sie zu einem Einfalltor für China zu gestalten, und wird durch seine im Bau begriffene Eisenbahn von

Hanoi nach Yünnan in eine der reichſten Provinzen des Landes eindringen.

Japan ſchickt ſeine Agenten über das ganze chineſiſche Reich und übt namentlich auf die Schiffahrtslinien einen bedeutenden Einfluß aus.

England hat kürzlich die Konzeſſion für die Bahn von Schanghai nach Nanking erhalten, die ein ſehr ausſichtsreiches Unternehmen zu werden verſpricht, ferner im Norden eine Eiſenbahn von Tientſin nach Paotingfu, im Süden eine ſolche von Haukau nach Kanton begonnen und bewirbt ſich gegenwärtig um eine Konzeſſion für eine Bahnlinie, die von Schanghai den Yangtſekiang entlang bis zur Hauptſtadt der Provinz Szechuan führen ſoll.

Überall treffen wir franzöſiſche, engliſche, belgiſche und amerikaniſche Ingenieure in maßgebenden Stellen. Nur in Deutſchland ſcheint man augenblicklich, wie der Ausdruck lautet, „chinamüde“ geworden zu ſein. Es iſt unſere Hoffnung und unſer Wunſch, daß der deutſche Unternehmungsgeiſt, frei von kleinlichen Bedenken und unfruchtbarer Zaghaftigkeit, in dem Wettbewerb der übrigen Nationen nicht zurückbleiben, ſondern vielmehr danach ſtreben werde, dereinſt auch in Schanghai eine führende Rolle zu übernehmen.

# Sikawei.

## Eine meteorologiſche Station im fernen Oſten.

Wir ſitzen abends in dem hübſchen Garten des Aſtorhotels in Schanghai und atmen nach der unerträglichen Glut der letzten Tage endlich einmal auf. Der „Boy“ hat uns bereits die vierte Flaſche Sodawaſſer auf den Tiſch geſtellt, und wir miſchen das kühlende Getränk aufs neue mit dem ausgezeichneten Whisky, der ihm belebende Kraft verleiht. Der Schein des elektriſchen Bogenlichts läßt eine bunt zuſammengeſetzte Geſellſchaft von Europäern erkennen, die ſich hier zum Nachttrunk eingefunden haben. Ganz in unſerer Nähe ſitzen engliſche und amerikaniſche Kaufleute mit ihren Frauen und beſprechen die neueſten Tagesereigniſſe. Nicht weit davon hat ein deutſcher Gelehrter, der zu landwirtſchaftlichen Studien eine Reiſe um die Welt unternimmt, ſeine Brille auf die Stirn geſchoben und ſich in die „Shanghai Times“ vertieft.

In der Nähe des Büfetts, das im Garten aufgeſtellt iſt, ſtößt eine größere Geſellſchaft mit dem Glaſe Sekt in der Hand auf das Wohl eines weißbärtigen alten Herrn an, der abends mit dem Schiff nach Dalny abfahren will. Beim Heimweg aus dem Klub ſprechen noch ein paar Junggeſellen, die ſich als unſere Landsleute zu erkennen geben, in dem Gartenreſtaurant vor und er-

zählen ſich luſtige Geſchichten über „Menſchliches, allzu Menſchliches", das ſich in den Boudoirs von Schanghai ereignet haben ſoll.

An den Fenſtern des ſtolzen Gebäudes, das dem deutſchen Generalkonſulat gehört, ſind die letzten Lichter bereits erloſchen, und auch die Klänge des Konzerts, das im Public Garden veranſtaltet wurde, ſind verhallt. Nur am Bund, wo der Verkehr niemals ganz zur Ruhe kommt, zeigt ſich noch Leben, und auf der Brücke neben uns hört man lautes Schwatzen und Zanken von Kulis, die mit ihren Rickſhaws angefahren kommen.

Der Orkan, der den ganzen Tag durch die Stadt raſte, iſt noch immer nicht zur Ruhe gekommen. Am Himmel werden dunkle Gewitterwolken wild durcheinander gejagt, und der Wuſung läßt ſeine Wellen am Ufer wie früher hoch aufſpritzen. Aber in der geſchützten Niſche des Gartens, wo wir Platz genommen haben, empfinden wir nur das Wohltuende der Kühlung, die zu uns herüberweht. Während wir die bedeutungsvollen Ereigniſſe beſprechen, die in den letzten Jahren über Schanghai hinweggezogen ſind, vergeht die Zeit ſo ſchnell, daß wir gar nicht merken, wie es plötzlich ein Uhr in der Nacht geworden iſt und der Garten ſich bereits geleert hat. Die Zeche wird von den Einheimiſchen mit Bons bezahlt, die man ihnen am Ende des Monats zur Honorierung vorlegt. Bevor wir aber noch zu Hut und Stock greifen, fragt mich einer aus der Geſellſchaft, ob ich ſchon in Sikawei, der berühmten meteorologiſchen Station in der unmittelbaren Nähe von Schanghai, war. Als ich dieſe Frage verneinte, verſpricht mir mein liebenswürdiger Kollege C. Fink, der Herausgeber des „Oſtaſiatiſchen Lloyds", mich am Mittag des nächſten Tages mit ſeinem Wagen abzuholen und zu

den Brüdern hinauszufahren, unter deren Leitung diese wissenschaftliche Anstalt steht, und die ihr zu einer unermeßlichen Bedeutung für die Schiffahrt an der ostasiatischen Küste verholfen haben.

Unser Gefährt bewegt sich in westlicher Richtung von Schanghai auf einer gut gehaltenen Landstraße neben einem ausgetrockneten Kanal. Wir sehen hübsche Villen und Gartenanlagen an uns vorbeiziehen. An einzelnen Stellen ragen aus der Erde einsame Gräber empor, die der Ahnenkultus der Chinesen pietätvoll erhalten hat und die nun auf dem Wege stehen, die sich der moderne Verkehr gebahnt hat. Nach acht Kilometer kommen wir zu einem Dorf, dessen Bewohner sich trotz der Bescheidenheit ihrer Existenz rühmen, von einem Minister abzustammen, der sich zu Anfang des siebzehnten Jahrhunderts zum Christentum bekehren ließ und bei der Ausbreitung der neuen Heilslehre selbst eifrig tätig war. Er trat von seinem Amt zurück, entsagte dem Glanz des Hoflebens in Peking und kehrte nach seiner Vaterstadt Schanghai zurück, um dem Glauben, den er von den Jesuiten angenommen hatte, treu zu bleiben und einen Mittelpunkt für deren Missionsbestrebungen zu bilden.

Das Kühne und Erfolgreiche seines Unternehmens muß uns mit um so größerer Bewunderung erfüllen, als China zu jener Zeit von der Außenwelt noch völlig abgesperrt war und die Missionare bei ihren Bekehrungsversuchen nirgends Unterstützung und Schutz fanden. Ein großer Teil von ihnen mußte in der zweiten Hälfte des achtzehnten Jahrhunderts ihren Glaubenseifer mit dem Tode bezahlen, und die christlichen Ansiedelungen wurden gewaltsam beseitigt. Nur in dem Dorf Sikawei erhielt sich eine von ihnen und blühte im Verborgenen weiter.

Mit der Erschließung Chinas in der Mitte des vorigen Jahrhunderts kam eine neue Entwicklungsperiode über diese christliche Kolonie, die sich nun mit unbeugsamer Energie wissenschaftlichen und pädagogischen Zielen zuwendete, um auf beiden Gebieten in kurzer Zeit Bewunderungswürdiges zu leisten.

Verbinden wir sonst mit dem Wesen der Jesuitenlehre die Vorstellung eines finstern Glaubensfanatismus, der sich vom Leben abwendet und die Natur des Menschen einer engherzigen, religiösen Weltanschauung zuliebe unterdrücken will, so finden wir die Patres in Sikawei durchaus auf der Höhe des modernen Geistes, der keine Schranken duldet, sondern sich bei der Bewältigung neuer Aufgaben immer wieder verjüngt. So wurde an der Ostküste Chinas eine Musteranstalt begründet, die, nach europäischem Vorbild eingerichtet, allmählich eine außerordentliche Wichtigkeit erlangt hat. Wird in ihr die Jugend zu wissenschaftlicher Tätigkeit herangebildet, so breitet sie gleichzeitig ihren schützenden Einfluß über weite Gebiete des Stillen Ozeans aus.

Meteorologische Stationen finden wir gegenwärtig auf der ganzen Welt. Sie dienen dazu, die Natur und den Charakter der Winde, die Beschaffenheit der Luft nach Druck, Temperatur und Feuchtigkeitsgehalt sowie das ganze Gebiet der Wetterkunde mit Blitz und Donner, Regen und Nebel zu erforschen und dadurch die Gesetze festzustellen, nach denen sich diese Naturerscheinungen entwickeln. Wir finden dergleichen Stationen, die mit Instrumenten in verschiedenartigster Ausführung und Verfeinerung ausgerüstet sind, in den großen Städten, an Küstenplätzen und auf den Spitzen der Hochgebirge. Ihre Leitung erfolgt von den Zentralstellen, welche die täglich

einlaufenden Beobachtungen sammeln, sie wissenschaftlich verarbeiten und praktisch verwerten. Für Deutschland hat diese Aufgabe die Seewarte in Hamburg übernommen, die ihre Angaben von ganz Europa empfängt. Ihre Mitteilungen lesen wir allabendlich in der Tagespresse, und ihre Sturmsignale gehen zur Sicherung der Schiffahrt unserem gesamten Küstengebiete zu. In ihr besitzen wir die wissenschaftliche Summe dessen, was durch jahrhundertlange Forschungen auf dem Gebiet der Meteorologie überhaupt zutage gefördert ist.

Mit gerechter Bewunderung muß es uns daher erfüllen, auch innerhalb des chinesischen Reichs und in der Nähe des Stillen Ozeans einer Schöpfung zu begegnen, die sich auf gleicher Höhe der Erkenntnis hält und dieselben Ziele wie unsere deutsche Musteranstalt verfolgt. Am ersten Januar 1901 wurde in dem Dorf Sikawei das von den Jesuiten begründete Observatorium eröffnet, das mit Recht für eine der größten Sehenswürdigkeiten in und um Schanghai gilt. Mag der Laie auch nur ein unvollkommenes Verständnis für die stille und geheimnisvolle Tätigkeit besitzen, die hier bei der Beobachtung der Luft- und Witterungsverhältnisse entfaltet wird, so nimmt er von dem Besuch dieser Anstalt doch einen unauslöschlichen Eindruck mit, wenn er erfährt, von welcher Wichtigkeit für Handel und Schiffahrt die Forschungen sind, die an dieser Stelle angestellt werden.

Die ungeheure Strecke von der Mündung des Amur bis nach Saigon und Tausende von Kilometern in östlicher Richtung unterliegen den Beobachtungen dieses Observatoriums. Täglich laufen etwa fünfzig telegraphische Mitteilungen ein, die mit ihren Zahlen in die Register eingetragen werden und aus denen sich praktische Schluß-

folgerungen ziehen lassen. Kein Dampfer läuft von den Häfen des Stillen Ozeans aus, ohne sich vorher nach den Meldungen des Observatoriums von Sikawei gerichtet zu haben. Die Signale, die von dort ausgehen, werden auf dem Bund in Schanghai mit Ungeduld erwartet, denn sie bedeuten für Reedereien unter Umständen die Verhütung großer Verluste.

Nie werde ich den Eindruck vergessen, den das Observatorium auf mich machte, als wir bei der Fahrt durch das Dorf das schöne Gebäude, von allen vier Seiten von einer Mauer umgeben, vor uns liegen sahen. Es besteht aus zwei Stockwerken, deren Front den Charakter eines Schlosses zeigt. Aber der Mittelbau wird durch einen viereckigen Turm gebildet, der es in mehr als doppelter Höhe überragt, ohne deshalb die wohltuenden, architektonischen Linien des Bauwerks aus ihrer Harmonie zu bringen. Vor dem Hauptportal ist eine Doppeltreppe angebaut, und auf ihrer Plattform spielte sich ein Schauspiel ab, das mit der Umgebung dieses Tempels der Wissenschaft wundervoll abgestimmt war. Ich erblickte dort die Gestalt eines der Väter, die sich mit der täglichen Beobachtung des Himmels beschäftigen. Er stand, als wäre er in sich erstarrt, ohne auch nur eine Spur von Bewegung zu verraten, auf der Treppe und blickte zu den Wolken empor, die sich als schwärzliche, zerrissene Masse über ihm auftürmten. Den Kopf hatte er weit zurückgelehnt und die Arme schlaff an den Hüften herunterhängen lassen. Das schmale, bleiche, knochige, bartlose Gesicht verriet keinerlei Leben. Nur die Augen glühten und sogen alles in sich auf, was sie in dem rätselhaften Spiel der Himmelserscheinungen zu erkennen glaubten.

Der Pater hatte uns nicht bemerkt, und wir warteten

Blick auf Sikawei.

Observatorium in Sikawei.

Digitized by Google

an der Treppe etwa fünf Minuten, ohne dieſe geheimnisvolle Stille mit einem Wort zu unterbrechen. Wir hatten das Gefühl, einer heiligen Handlung beizuwohnen, die von den Zuſchauern Andacht verlangt. Endlich wendete der Geiſtliche, deſſen ſchwarze Kleidung ſich von den ſchimmernd hellen Mauern des Gebäudes als tiefer Schatten ſcharf abhob, ſich einen Augenblick nach rechts und links, um den ganzen Horizont zu überblicken, drückte auf den Knopf eines Apparats, der in der Mauer befeſtigt war, und ging eiligen Schritts durch das Portal in das Innere des Gebäudes. Was hatte er am Himmel Wichtiges erkannt? Bedeuteten die Bewegungen der Wolken ein Nachlaſſen des Taifuns, der am Tage vorher gemeldet war, oder ein erneuetes Losſtürmen ſeiner elementaren Gewalt? Wir wußten es nicht, fühlten aber, daß der Telegraph in dieſem Augenblick eine wichtige Nachricht den entlegenen Häfen der ſibiriſchen Küſte und den Wetterſtationen auf den Inſeln des Stillen Ozeans zublitzen würde. Für zahlloſe Schiffe mußte es ſich in der nächſten Stunde entſcheiden, ob ſie ihre Anker lichten dürfen oder im Hafen zurückbleiben müſſen.

Schon lange bevor dies neue Gebäude mit ſeinen koſtbaren Inſtrumenten und Tabellen, ſeinen Büchern und Sammlungen aller Art eingeweiht war, haben dieſe Männer, die ihr Leben in klöſterlicher Abgeſchiedenheit der Wiſſenſchaft widmen, die Löſung ihrer Aufgaben mit einem Ernſt in die Hand genommen, der an die Weihe gottesdienſtlicher Handlungen erinnert. Sie fühlen ſich als Werkzeuge der Vorſehung, die es in ihre Hand gelegt hat, auf die Gefahren von Wind und Wellen aufmerkſam zu machen und die Seeſchiffahrt dadurch vor unermeßlichem Schaden zu bewahren.

Auch die schreckliche Katastrophe, welcher das deutsche Kanonenboot „Iltis“ im Juli 1896 zum Opfer fiel, sollte durch ihre Fürsorge verhütet werden. Das Observatorium hatte das Herannahen des Taifuns richtig erkannt und sofort eine warnende Depesche abgehen lassen. Bevor sie aber veröffentlicht werden konnte, hatte der „Iltis“ bereits seine Anker gelichtet, um bald darauf von dem Orkan an die Klippen geworfen und zerschellt zu werden.

Die Väter des Observatoriums sind ungemein feine, ruhige Leute, denen man den Ernst ihres Berufs, ihre angespannte, geistige Arbeit sofort anmerkt. Alles Kleinliche und Gewöhnliche scheint von ihnen abzufallen, während sie die geheimnisvollen Veränderungen beobachten, die unaufhörlich am Himmel vor sich gehen. Sie fühlen, daß sich mit uns Laien über so schwierige und erhabene Dinge nicht viel reden läßt, freuen sich aber doch über das aufrichtige Interesse, das wir ihren Arbeiten entgegenbringen. Vornehm zurückhaltend und doch freundlich lächelnd führen sie uns durch die Gänge und über die Treppen des Observatoriums, wo es so still und feierlich wie in einer Kirche zugeht.

Wir kommen zunächst in ein Zimmer, wo an der Wand zwischen den beiden Fenstern ein Apparat zur Registrierung der Winde aufgestellt ist. Er besteht aus einem System von äußerst empfindlichen Hebeln und Zeigern, das bis zum Dach des Turms hinaufführt. Der feine Druck, den die Bewegung der Luft dort oben hervorruft, verwandelt sich vor unsern Augen in eine vielzackige Linie, die durch den Apparat auf ein Blatt Papier gezeichnet wird. Die graphische Darstellung, die sich hierbei entwickelte, verriet uns, wie der Taifun von Süden, von der Insel Formosa, heraufkam und sich

nach Japan zu wenden ſchien. Unterſcheidet der Laie gewöhnlich nur acht Windrichtungen, ſo rechnet die Wiſſenſchaft mit viermal ſo vielen Nuancen und kennt für die Seefahrt alle zweiunddreißig Punkte der Windroſe. Während der Zeiger auf dem Papier zittert und die Linie ſich in größeren und kleineren Krümmungen fortſetzt, verrät ſich in der Stille dieſes Gemachs vor den Augen des Beobachters alles, was ſich draußen auf dem Ozean beim Toben der Elemente abſpielt.

Wir kommen in ein anderes Zimmer, wo ſich auf einem Tiſch unter einer Glaskuppel ein ſenkrecht aufgeſtellter Apparat in Form eines Fernrohrs befindet. Hier wird täglich eine genaue Beſtimmung der Zeit vorgenommen. Der Pater betritt das Zimmer einige Minuten, bevor die Sonne den höchſten Stand erreicht hat, und verfolgt den Zeiger der daneben befindlichen Uhr, bis er auf zwölf hinüberſpringt. In dieſem Augenblick drückt er auf den Knopf der elektriſchen Leitung, die nur für dieſen Zweck von Sikawei nach Schanghai gelegt iſt.

In derſelben Sekunde fällt auf einem Platz des Hafens an einer Stelle, die ſich von allen Schiffen genau beobachten läßt, ein großer Ball hernieder. Genau ſo, wie in Paris im Garten des Palais royal und in St. Petersburg in der Peter- und Paulfeſtung die Kanone abgefeuert wird, um die Bewohner daran zu erinnern, daß die Hälfte des Tages vorbei iſt, gibt dieſer Ball in Schanghai das Zeichen, nach ihm die Uhren zu ſtellen.

Intereſſant iſt auch ein Beſuch der Bibliothek mit ihren reichen Schätzen an geographiſchen und naturwiſſenſchaftlichen Werken, an Karten und Zeitſchriften aller Art. Die Einrichtung der Kataloge, die Spuren

emsiger Tätigkeit, die wir beim Sammeln der eben eingelaufenen Notizen verfolgen können, die Ordnung und Übersichtlichkeit, die überall herrschen, machen den wohltuendsten Eindruck. Eben soll ein Stoß deutscher meteorologischer Zeitschriften, die sichtlich fleißig studiert worden sind, zum Buchbinder getragen und der Bibliothek eingereiht werden.

Welchen Aufschwung die wissenschaftlichen Arbeiten in diesem Observatorium genommen haben, erkennt man an dem bescheidenen Heim, auf das sie sich früher beschränken mußten. Und doch bildete dieser Bau für das Jahr 1871, in dem er erstand, eine bedeutsame Leistung, und auf dem, was hier geschaffen war, konnte man weiter bauen und das Ziel der Erkenntnis immer höher richten. Gegenwärtig werden in diesem Haus ausschließlich photographische Aufnahmen hergestellt, die weite Verbreitung gefunden und den Ruhm dieser Anstalt in allen Landen verkündet haben. Noch schlichter nimmt sich äußerlich die erdmagnetische Station aus, in welcher die Arbeit zu keiner Tages- und Nachtstunde ruht, und häufig von auswärts Anfragen über die jüngsten Ergebnisse der Beobachtungen einlaufen.

Kollege Fink macht mich auf ein zweistöckiges Gebäude in Form einer Villa aufmerksam, das ich sonst wahrscheinlich übersehen hätte. Darin befindet sich das Museum des Klosters mit seiner reichen Sammlung an ausgestopften Tieren, Skeletten sowie seinem Herbarium, das für die Flora in Ostasien von maßgebender Bedeutung ist. Der Begründer dieser Anstalt war der vor kurzem gestorbene Pater Pierre Heude. Mein Führer hat ihn gut gekannt und schildert ihn als einen Greis, der zwar an seinen Rollstuhl gefesselt war, aber nicht müde wurde, sich an dem

Leben in der Natur zu erfreuen und für das weitere Gedeihen seiner Lieblingsschöpfung zu sorgen. Wenn die Mittagsglut gar zu empfindlich brannte, saß er mit einem mächtigen Sonnenhut, der ihm das Aussehen eines Pilzes gab, in seinem Garten und erzählte den fremden Besuchern von seinen ausgedehnten Reisen in das Innere von China und Japan, von seinen Ausflügen nach den Sundainseln und den Philippinen. So klein der Raum war, innerhalb dessen er sich als müder, gebrochener Mann bewegen konnte, so groß war das Gebiet, das er geistig beherrschte und immer noch zu erweitern dachte, als der Tod ihm die Augen zudrückte.

Man kann über das Wesen der Mission, wie sie in China ausgeübt wird, sehr verschiedener Meinung sein. Ich selbst fühle mich nicht berufen, ihre Licht- und Schattenseiten auseinander zu halten, und beschränke mich nur darauf, den Eindruck wiederzugeben, den ich von ihrer Tätigkeit in Sikawei empfangen habe. Was ihre wissenschaftlichen Leistungen bei der Leitung des Observatoriums betrifft, so werden sie von der ganzen Welt anerkannt und besitzen, wie gesagt, für den Schiffsverkehr auf den ostasiatischen Gewässern eine tief einschneidende, praktische Bedeutung.

Nicht weniger beachtenswert sind aber auch ihre Leistungen auf pädagogischem Gebiete. Unter der Leitung der Mission steht auch ein Waisenhaus, in welchem nicht weniger als zweihundert Knaben, denen die liebende Fürsorge der Eltern fehlt, zu tüchtigen Mitgliedern der menschlichen Gesellschaft nach dem Wahlspruch: Bete und arbeite! erzogen werden. Bei der Besichtigung dieser Anstalt war es ebenso überraschend wie wohltuend, im „fernen Osten" auch auf diesem Gebiet den Spuren deut-

schen Geistes zu begegnen, wie er sich in fremde Verhältnisse eingelebt und unter schwierigen Verhältnissen Treffliches geleistet hat. Als wir das Waisenhaus besichtigen wollten, stellte sich uns ein Pater Beck zur Verfügung, der uns als Landsmann begrüßte und an dessen Aussprache die bayerische Herkunft unschwer zu erkennen war. In der Tat stammte er aus Ulm her und verriet alle Kennzeichen eines gesunden, tüchtigen Menschenschlages, der sein Ziel mit zäher Kraft und Geschicklichkeit verfolgt.

Pater Beck ist Architekt, Maler und Bildschnitzer und verbindet mit dieser dreifachen künstlerischen Tätigkeit das Lehramt in der Knabenschule. Von ihm rühren die Entwürfe für das große Gotteshaus her, dessen Mauern aus dem Boden wachsen, nachdem die alte, vor fünfzig Jahren geschaffene Kirche sich als zu klein erwiesen hat. Er beaufsichtigt alles, was aus den Händen der Waisenkinder an künstlerischen und kunstgewerblichen Leistungen hervorgeht. Es war eine ausgedehnte Wanderung, zu der er uns einlud, als wir die beiden langgestreckten, zweistöckigen Flügel der Anstalt vor uns liegen sahen. Die chinesischen Burschen waren nicht nur damit beschäftigt, Heiligenbilder aller Art anzufertigen und Schnitzereien für Kirchen auszuführen, sondern erwiesen sich auch für die Herstellung von Dingen, die zum praktischen Leben gehören, als äußerst gewandt. Andere wurden für die Buchbinderei und Druckerei ausgebildet, um auf diesem Gebiet später einmal ihr Brot selbständig verdienen zu können.

Die besten Proben ihrer Arbeiten sind in einem Museum ausgestellt, das Hunderte von Gegenständen enthält und zeigt, wie sich der Jugendunterricht von aller

Einseitigkeit frei hält, wenn auch naturgemäß der kirchliche Charakter der Arbeiten immer in erster Linie betont wird. Während meines Besuches wurde gerade für den König Leopold von Belgien ein Kiosk mit wertvollen Reliefs aus der Geschichte Chinas angefertigt, in deren Mitte wir die großen Religionsstifter Confucius, Laotse und Mentse erblickten.

Was in dieser Anstalt für die Knaben geschieht, wird den elternlosen Mädchen in dem Nonnenkloster zu teil, wo sie eine Ausbildung für häusliche Arbeiten erhalten, um auf diese Weise den Anforderungen des Lebens gewachsen zu sein. Viele von ihnen haben sich hierbei zu gewandten Stickerinnen entwickelt, und man weiß, wie viele graziöse und farbenprächtige Arbeiten wir dem chinesischen Kunsthandwerk verdanken.

Man wird, wenn man alles genau betrachten will, was es in Sikawei zu sehen, zu fragen und zu bewundern gibt, in einem Tage kaum fertig. Wer genügend Zeit hat, sollte es auch nicht versäumen, der Sternwarte von Zose, die etwa sechzig Kilometer von hier entfernt liegt, einen Besuch abzustatten und durch das Fernrohr, das dort aufgestellt ist, einen Blick zu den Sternen zu tun. Die Sternwarte liegt auf hügeligem Terrain inmitten freundlicher Waldungen, und auch hier spricht uns einer der Patres, die im Dienst der Wissenschaft tätig sind, namens Weckbacher, in unserer Muttersprache an.

Sikawei ist ein reizendes Idyll, das mit seinem Gottesfrieden, seinen humanen Einrichtungen zum Wohl der Jugend und seiner hochgespannten, geistigen Atmosphäre den schärfsten Gegensatz bildet zu der vorwärts stürmenden Erwerbslust, Unruhe und Lebendigkeit Schanghais.

Auch Prinz Heinrich hat es bei seinem Aufenthalt in China nicht unterlassen, dem Observatorium in Sikawei mehrfach einen Besuch abzustatten.

Noch lange gedenkt man der frommen Brüder, die dort im Buch des Himmels zu lesen versuchen, um den Männern, die draußen auf dem Ozean mit Wind und Wellen kämpfen müssen, ihre Warnungen zukommen zu lassen.

# Von chinesischer Schauspielkunst und Literatur.

Wer über dreißig Jahre lang allen modernen Bühnenerscheinungen mit Aufmerksamkeit gefolgt ist, über ein Vierteljahrhundert in einem Mittelpunkt des Theaterlebens wie Berlin das kritische Richtschwert geschwungen und daneben in allen größeren Städten Europas dramatische Eindrücke gesammelt hat,*) konnte unmöglich der Versuchung widerstehen, sich auch in China die Bretter anzusehen, welche die Welt bedeuten.

Japanische Schauspieler waren mir seit der letzten Pariser Weltausstellung und dem Auftreten von Frau Sada Yacco in Berlin nicht unbekannt. Wenn diese Künstlerin auch ohne triftigen Grund als ostasiatische Muse gefeiert wurde, so hatte die Beobachtung ihrer Spielweise doch insofern manches Interessante, als sich darin nationale Empfindungen, Sitten und Geschmacksrichtungen ausdrückten. Nun sollten die Söhne aus dem Reich der Mitte an die Reihe kommen und zeigen, ob sie der Aufgabe jener echten Schauspielkunst gewachsen seien, der Natur, wie Shakespeare seinen Hamlet sagen läßt, den Spiegel, der Tugend ihre eigenen Züge und der Schmach ihr eigenes Bild zu zeigen. Das eine Mal war ich in

*) Vergl. des Verfassers „Zur modernen Dramaturgie. Studien und Kritiken." Drei Bände. Oldenburg und Leipzig 1898—1903.

Dalny, das andere Mal in Schanghai Zeuge einer solchen Aufführung. Ich will es versuchen, die Eindrücke, die ich an diesen beiden Abenden empfangen habe, wiederzugeben.

Wir hatten im Jachtklub in Dalny lange genug geplaudert, als wir beschlossen, dem dortigen chinesischen Theater einen Besuch abzustatten. Es war bereits zehn Uhr abends, aber immer noch zeitig genug, da die Aufführungen sich meist bis nach Mitternacht hinziehen. Ein paar Freunde machten ebenfalls ihre Rechnung und waren gern bereit, uns dorthin zu begleiten, denn das Lustspiel „Der Bär" von Tschechow, das an diesem Abend im russischen Theater gegeben wurde, kannten sie bereits.

Wir schwingen uns in ein Wägelchen, und fort geht es durch die sauberen, elektrisch beleuchteten Straßen von Dalny über die hölzerne Brücke, unter welcher die Lokomotiven des sibirischen Zuges beim Rangieren der Wagen keuchen, in die alte Niederlassung der Zopfträger. Uns zur Rechten schimmert in der Dunkelheit ein langgestrecktes weißes Gebäude, das zum Teil noch mit Gerüsten bedeckt ist. Dort soll den himmlischen Söhnen alsbald ein neuer massiver Musentempel errichtet werden, der mit allen modernen Einrichtungen versehen ist. Wir verfolgen aber die Hauptstraße der Chinesenstadt und biegen in eine Nebengasse ein, wo der Boden lehmartig aufgeweicht ist und die Räder des Wagens im Schmutz stecken bleiben. Zum Glück erfahren wir, daß das Theater, von dem wir angelockt werden, sich nur wenige Schritte davon befinde. Aber wo? Die Buden reihen sich gleichmäßig aneinander, und nichts deutet darauf hin, daß hier irgendwo eine Bühne aufgeschlagen sei.

Endlich werden wir auf einen ganz ſchmalen Seitenweg hingewieſen, den wir nur mit Zögern betreten, da wir jeden Augenblick in einen Tümpel hineinzufallen fürchten. Dem Laden eines Verkäufers gegenüber, der uns durchaus ein Päckchen ſchlechter Zigaretten aufſchwatzen will, erblicken wir ein Gebäude in ſchmutzig roter Farbe und einen Eingang, wo eine Anzahl Chineſen herumlungern und uns neugierig betrachten. An den Wänden ſind mehrere feuerrote Zettel angeklebt, die etwa die Länge unſerer Zirkusplakate haben. In der Mitte des Zettels laufen von oben nach unten goldene Buchſtaben, während ſich am Rande des Zettels ſchwarze Schriftzüge hinziehen. Jene heben die Namen der Hauptdarſteller hervor, dieſe geben den Namen des Stücks und ſeines Verfaſſers an.

Theaterbillets werden nicht ausgegeben. Wir legen je einen Rubel auf einen Tiſch und erhalten dadurch das Recht auf die beſten Plätze im Hauſe. Sie befinden ſich auf der mittleren Galerie, von wo wir nicht nur die Bühne, ſondern auch den Zuſchauerraum in allen Teilen bequem überſehen können. Man ſitzt dort unten nicht wie bei uns in langen Reihen hintereinander, ſondern zu vier oder fünf an viereckigen, braun polierten Tiſchen, auf denen ſich für die Teetrinker kleine Taſſen befinden. Die Boys kommen mit Kannen heißen Waſſers herbei und brühen den Tee vor den Augen der Zuſchauer auf. Auch allerlei Backwaren und Süßigkeiten ſtehen auf den Tiſchen, an denen das Publikum mit unerſchütterlich feierlicher Miene Platz genommen hat. Das Haus iſt auf den beſſeren Plätzen nur ſchwach beſucht, und die einzelnen Gruppen machen einen wunderlichen Eindruck. Man hat, wenn man die Rücken dieſer von oben bis unten weiß-

gekleideten Männer ſieht, über welche der lange, pechſchwarze, dünne Zopf faſt bis auf die Erde herabbaumelt, das Gefühl, ſich in einer Geſellſchaft rieſiger Ratten zu befinden, die ſich plötzlich aufgerichtet haben.

Von der köſtlichen Naivität, mit welcher in dieſen Räumen die Kunſt ausgeübt wird, erhielten wir beim erſten Blick eine ungemein charakteriſtiſche Vorſtellung. Durch den ganzen Zuſchauerraum waren nämlich ein paar kräftige Stricke gezogen, auf denen allerlei Wäſchestücke in jeglicher Geſtalt bis zum Unausſprechlichen zum Trocknen aufgehängt waren. Wurden die Türen während der Vorſtellung geöffnet, ſo brachte die eindringende Zugluft die feuchten und nichts weniger als appetitlichen Lappen in eine ſchwankende Bewegung. Niemand ſchien an dieſer Vereinigung von Bühne und Trockenboden auch nur den geringſten Anſtoß zu nehmen. Während das Publikum, das ſich in der Nähe der Bühne aufhielt, mit einer gewiſſen Sorgfalt gekleidet war, zeigte ſich auf den Stehplätzen das gewöhnliche Volk unter unſerer Galerie in ſehr naturwüchſiger Bekleidung, indem die Leute nur ein Stück Sackleinwand um die Hüften geſchlungen hatten, im übrigen aber ſo, wie ſie Gott geſchaffen hatte, erſchienen waren. Sie blieben übrigens die einzigen, die eine wirkliche Teilnahme an den Vorgängen auf der Bühne verrieten, denn auf ihren Geſichtern drückte ſich eine gewiſſe Spannung im Erſtaunen oder Grinſen aus. Die übrigen ſaßen ſtumm und unbeweglich wie die Figuren eines Wachsfigurenkabinetts da.

An den Wänden ſind große Anſchläge mit Angaben über die Preiſe der Plätze angebracht. Der Qualm der Zigarren und Tabakspfeifen ſteigt überall auf und vermiſcht ſich mit dem Duft des heißen Tees und der trock-

nenden Wäſche zu einem Parfüm, das einen äußerſt charakteriſtiſchen Geruch erzeugt, ſich aber mit Worten kaum wiedergeben läßt. Vor der Galerie, auf der wir ſitzen, zieht ſich noch ein ſchmaler Gang hin für die bedienenden Boys, die uns auf dieſe Weiſe jedesmal, wenn ſie an uns vorbeikommen, für einige Augenblicke die Bühne verdecken. Sie bringen uns japaniſches Bier und Zigaretten. Neben uns erblicken wir zwei chineſiſche Großkaufleute, die ſich auf ihre mit Elfenbein verzierten Spazierſtöcke ſtützen, keine Miene im Geſicht verziehen und auch kein Wort miteinander reden, ſondern nur unabläſſig auf die Bühne ſtarren. Ab und zu kommt ein Boy mit einer Schale kochenden Waſſers und einem Schweißtuch, das ſie eintauchen und ſich damit Stirn, Wangen und Hände abwiſchen.

Das Stück, das wir ſahen, behandelte eine Gerichtsverhandlung und hatte inſofern auch für den Fremden beſonderes Intereſſe, als es ein treues Bild nationaler Sitten gab. Vor allem ſpielte darin der vielbeſprochene Kotau eine große Rolle. Schon bei Cornelius Nepos findet ſich an einer Stelle, wo von dem atheniſchen Geſandten Konon und deſſen Geſuch um eine Audienz bei Artaxerxes Mnemon die Rede iſt, die Forderung des „proskynein" erwähnt. Sie entſpricht genau dem aſiatiſchen Gebrauch, vor der Obrigkeit niederzuknieen und dreimal mit dem Kopf auf die Erde zu ſchlagen. Die Griechen ſowie alle Völker des Abendlandes erklärten ſich mit Entſchiedenheit gegen dieſe Sitte, in deren Befolgung ſie etwas Menſchenunwürdiges ſahen. Von Alexander dem Großen wurde dies Zeremoniell am perſiſchen Hofe jedoch eingeſetzt und die Proskyneſe gerade im Hinblick auf die beſiegten, aſiatiſchen Völker verlangt, weil ſich

darin das Zugeſtändnis der unbedingten Unterwerfung ausdrückte. Das Verhältnis von Menſch zu Menſchen verwandelte ſich dabei in die Erniedrigung des einen zu einem Sklaven und in die Erhöhung des anderen zu einem Gott.

Auf nicht ganz aufgeklärte Weiſe verpflanzte ſich der Kotau nach China, wo der Hof bis zur Mitte des vergangenen Jahrhunderts an dieſem Sichniederwerfen nicht nur bei den eigenen Beamten, ſondern auch bei fremden Geſandten mit großer Strenge feſthielt. Erſt nach 1860, als China aus ſeiner bisherigen Abgeſchloſſenheit heraustreten mußte, erklärten die Vertreter der europäiſchen Großmächte, daß ſie ſich dieſer Zeremonie nicht mehr unterwerfen, ſondern ſich auf die in Europa übliche tiefe Verbeugung beſchränken würden, wobei es denn auch blieb.

Bei der Aufführung des Stückes, das auf dem chineſiſchen Theater in Dalny in Szene ging, wurde der Kotau jedoch mit aller Urſprünglichkeit und Umſtändlichkeit ausgeführt. Der Richter ſaß mit einem Bambusſtab in der Mitte der Bühne in einem kleinen, zeltartigen Aufbau, durch den er von ſeiner Umgebung abgeſondert wurde. Die Angeklagten wurden von links hereingeführt, machten mit dem Rücken zum Publikum den Kniefall und ließen den Kopf dreimal auf die Erde ſchlagen. Dann wurde die Anklage erhoben, wobei der Richter vielfach nickend oder kopfſchüttelnd zuhörte. Hierauf erfolgte die Verteidigung des Angeklagten unter Anwendung allerlei entſchuldigender und erklärender Geſten. Endlich fällte der Richter ſeinen Spruch, und die Gefangenen, denen die Freiheit wiedergegeben wurde, gingen fröhlich von dannen,

während die andern wehklagend ins Gefängnis abgeführt wurden.

Dazwiſchen wurde ein gräßliches Duett zwiſchen einem alten Mann mit rabenheiſerem Organ und einer jüngeren Dame ausgeführt, die mit kreiſchender Fiſtelſtimme immer lauter und ſchneller ſchrie. Ihr Vortrag ſollte offenbar Geſang ſein, aber es ließ ſich darin weder eine beſtimmte Melodie noch ein Rhythmus erkennen. Die Geſichter der beiden „Künſtler" waren mit dicker, roter Schminke und breiten, ſchwarzen Strichen greulich verſchmiert, ſo daß von mimiſchem Ausdruck in unſerem Sinne gar keine Rede ſein konnte. Die Bewegungen erſchienen zum Teil nichtsſagend, zum Teil roh. In einem beſonders leidenſchaftlichen Moment gab der Alte ſeiner Partnerin beim Singen und Springen ſogar einen ſanften Fußtritt in die Hüften.

Die Sache wäre, trotzdem alles fratzenhaft verzerrt war, noch zu ertragen geweſen. Das Schlimme bei dieſer Vorſtellung beſtand aber darin, daß ſie unter unaufhörlicher Begleitung von lärmenden Muſikinſtrumenten zur Ausführung kam. Im Hintergrund der Bühne hatten ſich an einem Tiſch ſechs oder acht Muſikanten niedergelaſſen, die einen Gong ſchlugen, eine Holzharmonika mit Klöppeln bearbeiteten und auf mehreren Blas- und Streichinſtrumenten wie toll herumwirtſchafteten. Je mehr ſich die Situation ſpannend und leidenſchaftlich zuſpitzte, deſto furchtbarer tobten dieſe Leute. Immer wilder wurde die metallene Scheibe bearbeitet, und die Holzklöppel ſauſten auf das Brett in einem ſo verrückten Accelerando hernieder, daß wir uns vor dieſen ſpitzen, ſchrillen, gellenden Tönen alsbald die Ohren zuhalten mußten, weil der phyſiſche Schmerz, den ſie verurſachten, tatſächlich nicht zu ertragen

war. Mochte man das Stück als Bild nationaler Gebräuche allenfalls noch gelten lassen, so bildeten diese schauspielerischen Leistungen jedenfalls den Tiefstand dessen, was man unter darstellender Kunst versteht.

Vergeblich wartete ich auf die Aufführung eines berühmten chinesischen Dramas, in dem ebenfalls eine Gerichtsverhandlung vorkommt: „Der Kreidezirkel", worin sich zwei Frauen um den Besitz eines Kindes streiten. Der Richter befiehlt, daß zur Entscheidung dieser Frage auf dem Fußboden mit Kreide ein Kreis gezogen werde, und meint, daß nur die richtige Mutter ihr Kind daraus werde emporheben können. Nun reißt die falsche es mit roher Gewalt an sich, während die rechte daran erkannt wird, daß sie ruhig bleibt und nur die zarten Glieder des Kindes schildert, die eine so lieblose Behandlung nicht vertragen.

Eine Stufe höher stand das chinesische Theater, das ich in Schanghai besuchte. Es befand sich in einer Querstraße von Futschau Road, wo sich alles zusammendrängt, was abends Unterhaltung und Zerstreuung sucht. Wir hatten uns im Gewühl dieser Straße, beim Betrachten der Kaufläden, beim Besuch der Cafés mit ihren Sing-song-Girls und Opiumrauchern ein wenig ermüdet und machten bei einem Bekannten unseres chinesischen Führers Station, um die Eindrücke des Abends auszutauschen. Der freundliche alte Herr, der uns ebensosehr gefiel, wie wir ihm willkommen zu sein schienen, drückte uns beim Abschied einen hübschen, bemalten Fächer in die Hand, damit wir uns an dem schwülen Augustabend in dem geschlossenen Raum des Theaters Kühlung zufächeln konnten.

Dann rollte unser Zug von Rickshaws um die nächste Ecke, und nach etwa fünf Minuten waren wir an unserm Ziel angelangt. War die Temperatur des Abends schon

auf der Straße erdrückend, ſo ſchlug uns beim Betreten des Zuſchauerraums geradezu die Luft eines Backofens entgegen. Hier bekamen wir für unſer Geld auch richtige Eintrittskarten zur Vorſtellung, ſchmale feuerrote Zettel, in deren Mitte ſchwarze Buchſtaben hineingemalt waren. Wir hatten ſchon am Vormittag gehört, daß die Vorſtellung, die jetzt auf dem Spielplan ſtand, ſich großen Zuſpruchs zu erfreuen habe, und uns rechtzeitig Plätze geſichert. Wie erſtaunt waren wir aber, in dem rieſigen Raum, den wir betraten, ſoweit wir es erkennen konnten, auch nicht ein Plätzchen unbeſetzt zu finden. Es mochten ungefähr achtzehnhundert bis zweitauſend Perſonen anweſend ſein, die in drangvoll fürchterlicher Enge eingepfercht nebeneinander ſaßen. Nirgends war außer uns ein europäiſches Geſicht zu entdecken, und wir glaubten ſchon wieder umkehren zu müſſen, als unſer Führer ſich unter ſeinen Landsleuten eine ſchmale Gaſſe bahnte, in welcher wir uns ſeitlich mit vieler Mühe vorwärts ſchoben, bis wir in die Nähe der Bühne kamen.

Dort war ein kleiner Tiſch für uns beſtellt und in ähnlicher Weiſe wie in Dalny mit Erfriſchungen und Näſchereien beſetzt. Vor uns zogen ſich drei Sitzreihen hin, und man erkannte es auf den erſten Blick, daß ſich auf ihnen ein vornehmes Publikum eingefunden hatte. Die Männer zeigten eine nicht ungewöhnliche Intelligenz in ihrem Geſichtsausdruck. Sie beobachteten ſcharf und tauſchten ab und zu mit überlegen lächelnder Miene eine Bemerkung aus. Ihre weiße Kleidung war von vollendeter Sauberkeit, und ihre Manieren verrieten in jedem Augenblick die gute Erziehung. Sie beachteten uns wenig, aber wenn ſie es taten, ohne Voreingenommenheit gegen uns als Fremde und Europäer, geſchweige denn mit Abneigung.

Titel und Inhalt laſſe ich mir von unſerem Führer angeben. Das Drama heißt eine „Traurige Geſchichte", und ſeine Handlung geht im Jahre 1062 nach Chriſti Geburt unter der Sung-Dynaſtie und der Herrſchaft des Kaiſers Chen Tſung vor ſich, als in der Mandſchurei ein großer Aufſtand ausgebrochen war. Zu ſeiner Unterdrückung hatte der Kaiſer von China eine Menge Soldaten ausgeſchickt, und unter dieſen befindet ſich auch ein guter und tapferer Mann namens Wang-Wen-Lung. Leider iſt er aber ſo arm, daß er kaum Brot für ſich ſchaffen kann. Sein Vater, ſeine Frau und ſeine Kinder ſind in die größte Not geraten.

Als er nun in den Krieg zieht, bricht gerade in ſeiner Vaterſtadt eine Hungersnot aus, und die Seinigen müſſen, um nicht völlig unterzugehen, nach einer andern Stadt überſiedeln. Dort geht es aber dem alten Vater des Soldaten ſo erbärmlich, daß er ſich vor Hunger kaum noch auf den Füßen halten kann und nicht weiß, wo er ſein Haupt niederlegen ſoll. Er hat ſeine Schwiegertochter ausgeſchickt, ihm irgendwo ein Quartier für die Nacht zu ſuchen. Ein ſolches findet ſie endlich in einer kleinen Wirtſchaft, aber der alte Mann kommt dort ſo entkräftet an, daß er plötzlich umfällt und tot liegen bleibt.

Seine Schwiegertochter beſitzt nicht die Mittel, die Leiche zu beerdigen, und beſchließt daher, ſie zu verbrennen. Die Aſche ſchüttet ſie in einen Krug und erwartet die Rückkehr ihres Mannes. Dieſer hatte ſich bei der Bekämpfung der Rebellen in der Mandſchurei durch ſeine Tapferkeit ſo ſehr ausgezeichnet, daß er zum Rang eines Leutnants befördert wurde. In der Hoffnung, nunmehr für ſeine Familie ſorgen zu können, kehrt er nach Be-

endigung des Krieges in seine Vaterstadt zurück und erfährt dort, daß mittlerweile sein Vater gestorben sei.

Diese rührsame Geschichte war mit verschiedenen humoristischen Episoden durchsetzt, die zur Erheiterung des Publikums das ihrige beitrugen. In Schanghai waren die Zuschauer ganz anders bei der Sache als in Dalny. Sie weinten bei sentimentalen Stellen und lachten bei den komischen. Die Armseligkeit der Verwicklung in dieser „Traurigen Geschichte" schien indessen niemandem zum Bewußtsein zu kommen oder langweilig zu wirken. Alles, was sich um das Wohl und Wehe der Familie dreht, sich auf das Verhältnis der Eltern zu ihren Kindern bezieht, findet, wenn nur irgendwelche Gefühlssaiten angeschlagen werden, in China überall ein unmittelbares und starkes Echo. Dort ist der ganze Staat nur eine einzige Familie, und die Grundlagen, auf denen sie aufgebaut ist, bilden zugleich die Stützen des gesamten öffentlichen Lebens.

So dürftig diese beiden Aufführungen in Dalny und Schanghai an künstlerischem Gehalt auch waren, zeichneten sie sich doch durch den Glanz der Kostüme in hervorragender Weise aus. Die Hauptdarsteller trugen die prachtvollsten seidenen Gewänder, die man sich denken kann. Die Schöpfer der in gold, silber und anderen Farben ausgeführten Stickereien schwelgten förmlich in allen nur möglichen Figuren, die dem Naturleben, der Tier- und Pflanzenwelt, allem, was durch die Luft fliegt und auf der Erde kriecht, entnommen war. Aber auch die Schauspieler, die nur zweite Rollen innehatten, trugen einen ebenso großen Glanz der Kostümierung zur Schau, und sogar die Musikanten blieben hinter ihnen nicht zurück. Der Abschluß der Bühne wurde durch einen langen Vorhang gebildet, der in ähnlicher Weise mit Stickereien auf seidenem Grunde

geſchmückt war und bei den verſchiedenen Auftritten rechts und links zurückgeſchlagen wurde. Wenn dieſer Vorhang ſich bewegte und die ſchweren ſeidenen Gewänder rauſchten, ertönte wiederholt aus dem Zuſchauerraum der Ruf „Hao! Hao!" (Gut! gut!), und man mußte ſich manchmal fragen, ob bei dem Entwurf und der Ausführung dieſer Stücke die Phantaſie des Theaterſchneiders nicht ebenſo großen Anteil habe wie die des Dichters.

Aber ſelbſtverſtändlich darf man nach einem ſo flüchtigen Beſuch kein Urteil über die dramatiſche Kunſt der Chineſen im allgemeinen fällen. Seitdem mit der „Waiſe aus dem Hauſe Tſchao" in Europa das erſte chineſiſche Drama bekannt wurde, nach dem Voltaire ſein Trauerſpiel „L'orphelin de la Chine" ſchrieb, iſt eine größere Anzahl von Stücken aus dem Reich der Mitte durch Überſetzungen und ausführliche Inhaltsangaben zu unſerer Kenntnis gelangt.

Wir wiſſen ſeitdem, daß auf der chineſiſchen Bühne dieſelben Gattungen des Dramas gepflegt werden wie bei uns, von den Hiſtorien, welche die Großen des Reichs mit allem Pomp und Pathos aufmarſchieren laſſen, durch die verſchiedenen Abſtufungen des Zauberdramas bis zum modernen Charakter- und Intrigenluſtſpiel, für das die Chineſen eine beſondere Begabung beſitzen, und daß es auch in dieſer Beziehung nichts Neues unter der Sonne gibt.

Merkwürdig, daß wir erſt jetzt zu einem vollſtändigen Überblick über die chineſiſche Literatur gelangt ſind, nachdem ſchon jahrelang ſo viele berufene und unberufene Federn mit dem Studium der kriegeriſchen und politiſchen Vorgänge des Landes beſchäftigt waren! Profeſſor Wilhelm Grube in Berlin hat mit ſeiner „Geſchichte der chineſiſchen Literatur", die mich auf meiner Reiſe nach dem

Oſten begleitete, ein ſehr verdienſtliches Werk geſchaffen und unſeren geiſtigen Horizont nach dieſer Richtung weſentlich erweitert.

Chinas Literatur ſetzt ſich ein halbes Jahrtauſend vor Chriſti Geburt bis auf die Gegenwart ununterbrochen fort. Vom Eindringen des Buddhismus abgeſehen, hat ſie ſich mit einer Selbſtändigkeit wie kaum eine zweite entwickelt. Die Chineſen ſind geborene Büchermenſchen, und die Zahl der dort vorhandenen Werke geht in das völlig Unberechenbare. Die poetiſchen Erzeugniſſe des Landes umfaſſen alle Gattungen der Dichtkunſt und laſſen ſich nur mit der Mannigfaltigkeit der Formen vergleichen, die ſich in der Malerei und dem Kunſtgewerbe herausgebildet haben. Auch in ihrer Literatur gibt es niedliche Elfenbeinſchnitzereien und Porzellanfiguren neben fratzenhaften Darſtellungen von Göttern und Geiſtern. Die einſeitige Betonung des Familienlebens und die Anwendung ſeiner Grundſätze auf ſtaatliche Einrichtungen, das Vorwiegen des Beamtentums, der Sinn für das Nächſtliegende und Erreichbare, für Stellung und Erfolg, das ſklaviſche Hängen am Vergangenen und der Ahnenkultus zeigen ſich in der Literatur des Reichs wie in einem treuen Spiegelbilde.

China erſcheint uns, namentlich in der Beleuchtung durch die jüngſten Vorgänge, wie ein Koloß, deſſen Regungen wir mit ſcharfem Mißtrauen beobachten, und der uns mit unheimlich lauernden Augen anblickt. Das Studium der Literatur, wie ſie ſich in der Geſchichte dieſes Volkes entwickelt hat, gewährt aber neben vielen fremdartigen Zügen auch manchen freundlich anſprechenden Eindruck und beweiſt, daß zwiſchen den Völkern, mögen ſie durch Raſſe, Raum und Kultur noch ſo ſehr voneinander getrennt

ſein, doch ſtets eine Fülle von Bindegliedern rein menſchlicher Empfindungen vorhanden iſt.

Schon im ſiebenten Jahrhundert unſerer Zeitrechnung begegnen wir einem Dichter, der mit ſeinem Ruhm alle ſeine Zeitgenoſſen verdunkelte und auch in der Gegenwart von ſeiner Bedeutung nichts eingebüßt hat. Li Tai-poh gehörte zu den originellen Erſcheinungen, deren Züge ſich dem Bewußtſein der Menge unverlöſchlich einprägen, und vereinigte künſtleriſche Gaben mit Gepflogenheiten, die mit bürgerlichen Sitten in argem Widerſpruch ſtanden. Den Philiſtern, die ſich an die hergebrachte Ordnung hielten, war er ein Dorn im Auge, aber ſelbſt die Großen im Reich ſehnten ſich nach ſeiner Geſellſchaft. Er kam an den Hof des Kaiſers Ming-Hoang und wurde deſſen Günſtling und Freund. Der Monarch überſchüttete ihn mit Beweiſen ſeiner Gnade, und es wird ſogar erzählt, daß er ihm einmal ſelbſt das Mahl aufgetragen habe.

Li Tai-poh führte einen lockern Lebenswandel und war nicht nur dichteriſcher Begeiſterung, ſondern oft auch des ſüßen Weines dermaßen voll, daß er auf vielen Bildern, die ſich von ihm erhalten haben, im Zuſtande ſeliger Trunkenheit dargeſtellt wird. Seine Stellung bei Hof ſtieg ihm allmählich derartig zu Kopf, daß er ſich zu den tollſten Unbeſonnenheiten hinreißen ließ. Eines Tages ſtellte er, wie Grube in ſeinem Werk erzählt, in Gegenwart des Kaiſers an einen der einflußreichſten Palaſteunuchen das Anſinnen, ihm die Stiefel auszuziehen. Der Eunuch führte dieſe Dienſtleiſtung zwar aus, entwickelte ſich aber gegen den Poeten zu einem gefährlichen Intriganten, indem er der Geliebten des Kaiſers einredete, daß jener ſie in einem ſeiner Gedichte verſpottet habe.

Die Folge davon war, daß Li Tai-poh den Palaſt

verlassen mußte, worauf er ein unstätes Wanderleben begann und sogar in eine Verschwörung verwickelt wurde, die ihn leicht hätte den Kopf kosten können. Man sagt, daß er ertrank, als er sich in einem Boot befand und in angeheitertem Zustande nach dem Spiegelbild des Mondes im Wasser greifen wollte.

Unter seinen Gedichten finden sich wirkliche Perlen lyrischer Empfindung und Formschönheit, die nicht selten einen Goetheschen Zug verraten und uns in die Welt des „Westöstlichen Divans" versetzen.

Er preist den Wein als Sorgenbrecher, in dem etwas Heiliges enthalten sei, und der die Seele klar und frei mache. Die Erinnerung an die Vergänglichkeit aller Dinge macht es ihm zum höchsten Evangelium, die Süßigkeit des Augenblicks zu genießen. Ebenso reizend wie originell ist ein anderes Trinklied, in dem er auf anmutige Weise schildert, wie er mit einer Kanne Wein in einem Blütenhain sitzt und vergeblich einen Zechkumpan herbeisehnt. Aber die Gesellschaft findet sich trotzdem, denn er ladet sich den Mond ein, und da mit ihm auch sein Schatten hervorkommt, sind auf einmal drei lustige Gesellen beisammen. Während der Dichter singt, scheint sich der Mond hin und her zu wiegen, wenn er sich auch nur wenig aufs Trinken versteht.

Um so eifriger ist aber sein Schatten dabei, der ihm alles nachmacht und ebenfalls hüpft, wenn er zu tanzen anfängt. „Wir halten zusammen fröhliche Zech'", klingt das Gedicht reizend aus, „so lang wir noch nüchtern sind. Doch geht ein jeder den eigenen Weg, sobald erst sein Rausch beginnt. Wir können nicht immer beisammen sein, möcht' wandern nicht früh noch spat. Drum sei unser nächstes Stelldichein, wenn der Mond der Milchstraße naht."

So harmlos fröhlich dies Gedicht iſt, ſo rührend und ergreifend kommt uns ein Klagelied eines modernen chineſiſchen Dichters Yüan Tſze-tſai vor, der im Beſitz hoher Ämter und Würden am Ende des achtzehnten Jahrhunderts ſtarb. In Nanking beſaß er ein kleines Gartenhaus, wo er gleichgeſinnte Freunde und Freundinnen zu einer Art freier Akademie um ſich verſammelte. Unter anderem ſchrieb er auf den Tod ſeiner dritten Tochter eine Elegie, die uns das Zarte und Innige des chineſiſchen Familienlebens offenbart. Lieſt man dieſe Strophen auch nur in der Überſetzung, ſo fühlt man, daß die Söhne des himmliſchen Reichs innerhalb ihrer vier Wände eine Unendlichkeit holder Empfindungen im Verkehr zwiſchen Eltern und Kindern kennen, wie ſie inniger und echter im Abendlande nicht zu finden ſind. Freilich handelt es ſich dabei um das Gebiet der Häuslichkeit, zu dem Fremde nur in den ſeltenſten Fällen Zutritt erlangen und ſelbſt dann die Dinge nicht in ihrer vollen Unmittelbarkeit beobachten können.

Der Dichter gibt unter Tränen eine umſtändliche Beſchreibung ſeiner Tochter, ihrer Charaktereigenſchaften und ihres Ausſehens, deſſen, was ſie gelernt und womit ſie geſpielt hat, ihrer Wünſche, Neigungen und Schwächen, ſo daß aus dieſen Erinnerungen ein erſchöpfendes Bild der Verſtorbenen vor unſern Blicken lebendig wird. Ein ſolcher Ton ungekünſtelter Empfindung gehört allerdings zu den Ausnahmen in der chineſiſchen Poeſie, denn oft wird die Stimmung, mag ſie anfänglich noch ſo fein angeſchlagen ſein, durch triviale Vergleiche verdorben. Man darf aber nicht vergeſſen, daß die Chineſen in vielen Dingen anders wie wir empfinden und das Hervorheben der Beamtenlaufbahn als des höchſten Glücks auf Erden

für ſie durchaus nichts Ernüchterndes oder Pedantiſches hat.

Oft iſt die Ähnlichkeit zwiſchen weſteuropäiſcher und oſtaſiatiſcher Poeſie eine ſo überraſchende, daß man glauben könnte, es handle ſich um eine direkte Entlehnung beſtimmter Bilder und Gefühlsäußerungen.

In einem ſeiner Sprüche ſagt Konfuzius: „Der rechte Herrſcher gleicht dem Polarſtern, er ſteht feſt und alle Geſtirne umkreiſen ihn.“ Wem fällt dabei nicht das ähnliche Bild ein, das Shakeſpeare ſeinen Julius Caeſar von ſich und ſeinem Herrſcherwillen gebrauchen läßt, während die Bittſteller vor ſeiner Ermordung auf dem Kapitol ſich an ihn herandrängen? Aus der myſtiſchen Schule des Laot-ſe, deſſen moraliſches Traktat Tao-teh-king in China bereits der Vergeſſenheit anheim gefallen iſt, während es in Europa geradezu das populärſte Buch aus der chineſiſchen Literatur wurde, iſt ein anderer ebenſo tiefſinniger Denker und glänzender Schriftſteller Chuang-tſze hervorgegangen.

An einer Stelle ſeines Hauptwerks wird von der Tochter eines Grenzwächters geſprochen, die unter Tränen die Frau eines Fürſten wurde, aber fröhlich nach der Hochzeit erwachte und nachträglich bereute, geweint zu haben. „Wie ſoll ich nun wiſſen,“ meinte ſie, „ob nicht auch die Toten bereuen, daß ſie einſt das Leben erſtrebt? Die von Eſſen und Trinken träumten, mögen am Morgen weinen und ſchluchzen, und die von Weinen und Schluchzen träumten, mögen am Morgen ſich an der Jagd vergnügen. Während ſie träumen, wiſſen ſie nicht, daß ſie träumen — ja ſie mögen ſogar im Traume einen Traum auslegen; wenn ſie jedoch erwacht ſind, wird ihnen bewußt, daß ſie geträumt haben.“

Man braucht kaum daran zu erinnern, daß der berühmte Monolog Sigismunds im „Leben ein Traum" von Calderon dieſen Gedanken faſt wörtlich wiederholt: „Was iſt des Lebens hohler Schaum! Ein Gedicht, ein Schatten kaum! Wenig kann das Glück uns geben, denn ein Traum iſt alles Leben — und die Träume ſelbſt ein Traum!"

Profeſſor Grube betont dann noch eine andere, ebenſo überraſchende Analogie zwiſchen Shakeſpeares „Hamlet" in der Totengräberſzene und dem erwähnten Myſtiker Chuang-tſze, während er mit einem Totenſchädel in ebenſo grauſig humoriſtiſcher Weiſe ein Zwiegeſpräch hält. Der Philoſoph berührt den Schädel mit ſeiner Reitgerte und fragt ihn nach ſeinem Schickſal, ob der Verſtorbene als Verderber des Reichs hingerichtet worden ſei oder durch übeln Wandel Schimpf und Schande über ſeine Familie gebracht habe. Der Philoſoph benutzt den Schädel als Rückenſtütze, während er einſchläft, aber im Traum fängt jener zu ſprechen an, und nun ſetzt ſich die Unterhaltung über Tod und Leben, über die Freuden und Plagen des menſchlichen Daſeins, über den Wunſch, wiederzukehren oder der Vergeſſenheit anzugehören, noch eine Weile fort.

Man kann dergleichen Spuren von Ähnlichkeit ſo weit und genau verfolgen, daß ſie bis zur deutſchen Volks- und Minnepoeſie ſowie zu den Tageliedern der Troubadoure hinüberführen. In den Liedern des „Shi-king", die das ganze Gebiet der Lyrik vom ſchlichten Naturlaut der Empfindung bis zu politiſchen Oden und Satiren umfaſſen, findet ſich im Chineſiſchen eins, das uns wie ein holder Gruß aus dem deutſchen Mittelalter, wie eine Blume ſüß begehrender Romantik erſcheint. Das Gedicht heißt „Der Jäger" und ſchildert genau denſelben Hergang,

dem Walter von der Vogelweide mit den Verſen: „Under der linden“ einen ſo reizend ſinnfälligen Ausdruck verliehen hat. Auch in China ſpielt ſich die Liebesſeligkeit im Wald und auf dem Riedgras ab zwiſchen einem Mägdelein, das Lenzesfreuden genießt, und einem ſchönen Jüngling. Nur die Rolle des Vögleins, „daz mac wol getriuwe ſin,“ iſt auf den kleinen treuen Wächter und Begleiter übergegangen, und das Mädchen flüſtert nach der Überſetzung von Viktor von Strauß: „Gelaſſen! Und nur ſachte, o! Nicht an mein Tuch zu rühren trachte, o! Und mache ja nicht, daß mein Hündlein belle.“

In derſelben Sammlung finden wir die Beſchreibung eines verfehlten Stelldicheins, von dem Grube meint, daß es durch die Zartheit der Empfindung nicht weniger als durch die poetiſche Anmut des Ausdrucks faſt an Goetheſche Lyrik gemahne. Die „kleinen Feſtlieder“ verſetzen uns in das geſellige Leben, die Sitten und Gebräuche jener Zeit, aus welcher die altchineſiſche Literatur hervorgegangen iſt. Da wird ein fröhliches Zechgelage geſchildert, das mit einem Wettſchießen beginnt. Die Bogenſchützen treten paarweiſe auf, und wer verloren hat, muß einen Becher Wein pro poena trinken. Die Getränke erzeugen in den Zechern eine Ausgelaſſenheit, die immer höher ſteigt. Endlich muß ein ordentlicher Trinkkomment beobachtet werden, damit das Gelage nicht in Zügelloſigkeit umſchlage.

Eine chineſiſche Prinzeſſin, die widerwillig einem Kaiſer als Gattin folgen mußte, beklagt ihr hartes Los in einem Gedicht, deſſen letzte Strophe ſich nach Wort und Sinn an unſer „Wenn ich ein Vöglein wär'“ anzulehnen ſcheint.

Dergleichen Ähnlichkeiten ergeben ſich aus der glück-

lichen Anordnung und Durcharbeitung des Stoffs, wie er in dieſer „Geſchichte der chineſiſchen Literatur" erreicht iſt, ganz von ſelbſt und wiederholen ſich zum Teil auch bei der Behandlung der epiſchen und dramatiſchen Literatur. Die Novellen und Romane führen uns in das Weſen des Volkscharakters ein, auch wenn die Erfindung dürftig iſt und nur das Intereſſe am Stofflichen überwiegt. Bekannt ſind die Beſchreibungen des jungen Herrn beim Examen, des Punſchgelages, der Beſuche und Geſpräche beim Tee in der Geſchichte „Die beiden Couſinen", die A. Rémuſat überſetzte. Daneben finden wir ein ſpannendes Durcheinander in ähnlichen Erzählungen und in hiſtoriſchen Romanen, bei denen ein Kern geſchichtlicher Wahrheit in wilder Romantik und Phantaſterei aufgelöſt wird.

Eine epiſche Poeſie im großen Stil haben die Chineſen dagegen ebenſowenig wie die Franzoſen, und nicht nur aus dieſem Grunde hat der geiſtreich barocke Geſchichtsſchreiber des Dramas, J. L. Klein, lange vor Björnſtjerne Björnſon eine Verwandtſchaft zwiſchen beiden Völkern bei der Beſprechung des chineſiſchen Theaters im dritten Bande ſeines rieſigen Werkes herausfinden wollen. Klein meint, daß die Hauptfigur in der Komödie „Das vollkommene Kammermädchen" eine richtige, moderne Soubrette ſei und im Reich des Zopfes ein Talent für das feine Intrigenſpiel verrate, das eine geiſtige Verwandtſchaft mit den Franzoſen unzweifelhaft mache. Man denkt dabei naturgemäß an das boshafte Wort des norwegiſchen Dichters von den „Chineſen Europas", welche die Grenzen ihres nationalen Empfindens nicht zu erweitern verſtehn. Aber auch hier ſehen wir wieder, daß die menſchlichen Tugenden und Laſter ſich in großen Zügen auf dem ganzen Erdkreis wiederholen.

Die Figur des Geizigen, die ſich aus dem klaſſiſchen Altertum bis zu Molière hinzieht und immer weitere charakteriſtiſche Ausbildungen erfahren hat, erſcheint in China noch um vieles verſchärft, denn der Alte, der die Koſten für einen Sarg ſcheut und ſich mit einem Stalltrog begnügen will, ſagt ſeinem Sohn, er möge ihm, wenn der Trog zu kurz ſei, ein Stück von ſeinen Beinen abſchlagen, aber nicht mit dem eigenen Beil, ſondern mit der Axt des Nachbarn, weil ſeine Knochen hart ſeien.

Aus der feſſelnd geſchriebenen Arbeit Grubes über das chineſiſche Schrifttum haben wir nur wenige Punkte hervorheben können und müſſen im übrigen für den tieferen Zuſammenhang der einzelnen Perioden und die Charakteriſtik der namhafteſten Dichter auf das Werk ſelbſt verweiſen. Auch auf dieſem Gebiet zeigt es ſich, daß China wie bei der Erfindung des Schießpulvers und der Buchdruckerkunſt zunächſt den übrigen Völkern voraus war, daß aber die Entwicklung von Volk und Staat auf der einmal erreichten Kulturhöhe ſtehen geblieben iſt. Der Prozeß innerer Vertrocknung und gewaltſamer Abſchließung gegen die übrige Welt wird klar beleuchtet durch die Betrachtung der neuen Zeit.

„Daß Keime nicht zum Blühen kommen — ach, das kommt vor! — Daß Blüten nicht zu Früchten werden — ach, das kommt vor!“ Mit dieſem Ausſpruch des Konfuzius ſchließt Wilhelm Grube ſein Werk, in dem wir eine wertvolle Bereicherung unſeres literarhiſtoriſchen Wiſſens erhalten haben, und das jedem, der ſich mit der Eigenart Chinas und ſeiner Bevölkerung vertraut machen will, fortan unentbehrlich ſein wird.

# Von Asien nach Europa.

## Aus meinem Reisetagebuche.

18. August. Wir kommen von Schanghai im Hafen von Dalny um acht Uhr des Abends wieder an, bleiben aber die Nacht an Bord. Gott sei Dank! denn der Weg über die schmutzige, holprige und schlecht beleuchtete Straße, wo uns kein Wagen zur Verfügung steht und die Kulis sich wieder um unser Gepäck gerissen hätten, wäre geradezu lebensgefährlich gewesen. Am nächsten Morgen ist schon um sechs Uhr alles um uns lebendig und in eifriger Tätigkeit. Vertreter der russischen Schiffahrtsgesellschaft, welche die Dampfer „Mongolia" und „Mandschuria" in ihren Dienst gestellt haben, finden sich bei uns ein und lassen sich unzählige Fragen, wie wir es mit unserem Gepäck zu halten haben, ruhig gefallen. Heute soll zum erstenmal ein Versuch gemacht werden, die Passagiere mit der Eisenbahn um die Stadt herum bis zu der Stelle zu fahren, wo der sibirische Zug hält.

Bis dahin haben wir aber noch zwei Stunden Zeit und können in aller Ruhe frühstücken und uns davon überzeugen, daß wir von unseren Reiseeffekten nichts zurückgelassen haben. Der Dampfer beginnt die Ladung zu löschen. Zwei lange, schmale Rutschbahnen werden

vom Ufer angelegt, und die Kulis lassen den Segen des himmlischen Reichs, den Tee, in großen, von Leinwand umhüllten und fest verschnürten Kisten herniedergleiten. An jeder der beiden Stellen rutschen immer vier bis fünf von ihnen gleichzeitig vom Bord des Schiffes ans Ufer und würden sich alsbald zu hohen Bergen auftürmen ohne die flink zugreifenden Hände, die sie beiseite schieben. Dann kommen die Lastträger und schleppen sie im Laufschritt zu den Magazinen, wo sie bis zu dem weiteren Versand aufgestapelt werden.

Wie viele gute Dienste hat uns dies edle Getränk während der langen Fahrt auf der Eisenbahn, auf den Schiffen und bei vielen anderen Gelegenheiten erwiesen! Wir haben es in jeder Gestalt aus flachen, niedrigen Schalen in China und aus Gläsern in Rußland getrunken, im Speisewagen des Zuges, im Salon des Schiffes, in Hotelrestaurants, in Gottes freier Natur vom frühen Morgen, wenn die Lebensgeister in uns wieder erwachten, bis spät in die Nacht hinein, kurz bevor uns die Augen zufielen.

In China trinkt man den Tee ohne alle Zutaten. Nur die Kinder genießen ihn dort mit Zucker, der uns Europäern unentbehrlich scheint. Die Russen lassen in dem goldig schimmernden und aromatisch duftenden Getränk eine Scheibe Zitrone schwimmen, deren Geschmack unsere Zunge lieblich kitzelt. Sie sind auch die eigentlichen Künstler in der richtigen Mischung verschiedener Sorten, von denen uns jede einzelne weit weniger munden würde als ihre richtige Zusammenstellung. Darin beruht das Geheimnis des russischen Tees wie des russischen Tabaks, der zu Zigaretten verarbeitet wird. Das Strenge muß mit dem Zarten auf geschickte Weise miteinander

vermengt werden, wenn Geschmack und Geruch davon angenehm berührt werden sollen.

Tee ist der Regulator unseres innern Menschen gewesen. Er hat uns bis in die Zehenspitzen hinunter erwärmt, wenn uns fröstelte, und gleichzeitig eine wohltuend kühle Wirkung hervorgerufen, wenn wir es vor Hitze nicht mehr aushalten konnten. Er hat den verstimmten Magen viel schneller, als es der Wein vermochte, immer wieder in gute Laune versetzt und die Verdauung während des langen Verweilens im Zuge wohltuend beeinflußt. Ganze Bäche von Tee rollten bei den Abendsitzungen durch unsere Kehle, wenn wir die Beobachtungen des Tages austauschten und jeder erzählte „woher er kam der Fahrt" und „wie sein Nam' und Art". Ludwig Uhland hat den Tee in seinen Gedichten besungen zum „Preise des Zärtsten, was die Erde hegt." Aber er scheint nur den Tee aus „Indiens mystischem Gebiete" gekannt zu haben, und der ist lange nicht der beste. Uhlands Verse sind außerdem gar zu steif und feierlich für das gemütliche Getränk. Es harrt noch immer eines Dichters, der ihm vollkommen gerecht wird.

Man klagt allgemein über das schlechte Essen im Hotel Dalny. Mehrere von den jüngeren, unverheirateten Kaufleuten, die dort wohnen, haben sich infolgedessen zu einem Privatmittagstisch zusammengetan. Dabei ereignete sich vor kurzem eine groteske Szene. Der Vorsitzende der Tafelrunde hatte sich einen jungen Bären angeschafft, der anfänglich zur Unterhaltung seiner Freunde mancherlei beitrug. Allmählich fing er jedoch an, ungeberdig zu werden und tolle Streiche zu machen. Eines Tages kam er, während das Essen gerade aufgetragen wurde, ins Zimmer, setzte sich auf einen leerstehenden

Stuhl, griff mit der einen Pranke nach der Butter, mit der andern nach dem Kalbsbraten und raste mit seiner Beute wie toll im Zimmer umher. Als man ihm für seine Ungezogenheit eine Portion Prügel versetzen wollte, kletterte er aufs Dach und war den ganzen Tag nicht wieder herunterzubekommen. Das gelang erst, als man ihm mit einem Wasserschlauch eine gehörige Dusche versetzte.

Zu uns gesellt sich ein blondhaariger, untersetzter Mann mit struppig herabhängendem Schnurrbart und bietet uns im unverfälschten Hamburger Dialekt einen „Guten Abend!" Man merkt ihm an der Farbe des Gesichts an, daß Wind und Wetter ihm tüchtig um die Ohren gesaust sind, und erkennt an seinem sich wiegenden Gang den alten Seefahrer. Die Vermutung bestätigt sich, denn es ist der Leiter einer großen Walfischstation an der sibirischen Küste, in dem ich bei dieser Gelegenheit eine angenehme Bekanntschaft mache.

Herr Sommermeyer gehört der Fischereigesellschaft an, die sich unter der Leitung des Grafen Heinrich Keyserling gebildet hat und nicht nur auf dem Meere ihre Expeditionen veranstaltet, sondern auch den Fang von Süßwasserfischen, vor allem von Lachsen im Amur betreibt. Zwei Schiffe dieser Gesellschaft liegen im Hafen von Dalny und sollen morgen in See stechen, um einen neuen Jagdzug auf Wale zu unternehmen. Der Mann mit dem offenen, vertrauenerweckenden Aussehen hat die Station in Gaidamak unter sich und verrät sich bald als ein ebenso schlichter wie anschaulicher Erzähler. Er kommt auf den Fang der Wale und ihre Verwertung zu verschiedenen Zwecken zu sprechen. Ich konnte bei der ersten Nordlandsfahrt der „Augusta Viktoria" im

Sommer 1894 einen Einblick in die Art und Weise tun, wie an der norwegischen Küste die Riesen des Meeres getötet und verarbeitet werden.

Nach diesem Vorbild richten sich auch die Expeditionen an der sibirischen Küste, die vorläufig allerdings noch kein so großes Resultat ergeben wie dort, aber immerhin einen beachtenswerten Ertrag liefern. Man spricht von etwa dreitausend Walen, die in dieser Gegend jährlich erbeutet werden. Die Vorrichtungen sind derartig getroffen, daß die Wale von dem Fänger harpuniert und an Ort und Stelle auf dem Meere von der Besatzung des Begleitschiffes fertig verarbeitet werden. Das Fleisch wird zerschnitten und gesotten, der gewonnene Tran zu allerlei Fetten verarbeitet. Die Knochen werden zermahlen und als Düngemittel verwendet. Herr Sommermeyer erzählt, wie seine Arbeiter an den bereits verwundeten und ermüdeten Wal auf leichten Booten heranrudern und ihm dort, wo Herz und Lunge sitzen, eine Lanze tief ins Fleisch bohren und sie darin mit beiden Händen so lange herumdrehen, bis das Tier sich verblutet. Das Unglück des Wals ist zunächst seine unverbesserliche Neugierde, die ihn in die Nähe der Menschen treibt, wenn er irgendwo ein Schiff erblickt. Sein zweiter Fehler ist seine täppische Gutmütigkeit, die ihn verhindert, sich gegen seine Peiniger zu wehren, während er doch imstande wäre, gleich ein halbes Dutzend von diesen kleinen Kähnen mit einem Schlage zum Kentern zu bringen.

Wir sprechen noch mancherlei darüber, daß getrocknetes Walfischfleisch von den Japanern gegessen wird und gar nicht übel schmecken soll. Gesegnete Mahlzeit!

Die Verbindungsbahn zwischen dem Hafen und der Eisenbahnstation von Dalny besteht vorläufig aus ge-

wöhnlichen Wagen dritter Klasse und bietet keinerlei Annehmlichkeiten. Man vermißt sie aber auch nicht, da die ganze Fahrt nicht länger als eine halbe Stunde dauert. Nachdem der Zug auf der Station eingelaufen ist, übergeben wir unser Gepäck den Beamten, die sie in einem Schuppen verschließen. Wir können nun bis zum Abend tun und lassen, was wir wollen. Die Straßen der Stadt liegen wieder ruhig vor uns, als ob alle Bewohner darin schlafen. Der alte Portier im Hotel Dalny zieht die Mütze von seinem kahlen Schädel und freut sich, daß wir mit heilen Knochen zurückgekehrt sind. Dann erscheinen die ersten Frühstücksgäste. Es sind dieselben Gesichter, die wir schon vor vierzehn Tagen an dieser Stelle erblickt haben.

Neben dem Hotel hat ein Wiener Friseur einen dickbäuchigen, russischen Offizier unter der Schere und versichert mir, daß er in fünf Minuten zur Verfügung stehen werde. Aber es dauert über zwanzig Minuten, bis der Vaterlandsverteidiger, dem Kopf und Bart angemessen gestutzt sind, sich mit schweren Tritten wieder entfernt. Als ich seinen Platz einnehmen will, finde ich ihn bereits wieder besetzt. Ärgerlich gehe ich von dannen und werde von einem japanischen Friseur, der nur wenige Schritte davon auf Kunden lauert, in sein Geschäft gelockt. Der Mann ist in seiner Art ein Künstler und entwickelt eine ruhige, geräuschlose Geschäftigkeit, die etwas geradezu Erquickendes hat nach dem aufdringlichen Getue seines Wiener Kollegen.

Die deutschen Kaufleute sind in großer Erregung, denn die politische Atmosphäre erscheint ihnen äußerst gespannt. Sie reden von nichts anderem als der Wahrscheinlichkeit eines Krieges zwischen Rußland und Japan.

Sie meinen, es könne sich nur um wenige Wochen handeln, bis die Bombe zum Platzen kommen müßte. Neulich sei der Korrespondent der „Times", Morrisson, in Dalny gewesen und habe sich ganz in demselben Sinne geäußert. Da gilt es auf dem Posten zu sein und sich die Abschlüsse für die Lieferungen, bei denen ein gutes Stück Geld verdient werden könne, zu sichern.

Abends um neun Uhr stelle ich mich rechtzeitig auf der Station ein, um mir mein Coupé auszusuchen. Auf dem Platz vor der Treppe, die zum Gleise hinunterführt, brennt ein einsames, elektrisches Licht. Auch unten auf der Station ist niemand zu sehen. Wieder dieselbe Enttäuschung wegen des Endpunktes der sibirischen Bahn wie bei der Ankunft. Zwischen den Schuppen gehen einzelne Bahnarbeiter im Dunkeln hin und her. Wo steht denn der Luxuszug, der uns nach dem Baikalsee zurückbringen soll? Er muß „sogleich" kommen. „Ssjeitschaß!" Wir kennen die Bedeutung dieses Wortes zur Genüge und rüsten uns mit Geduld.

Wir haben nichts Ordentliches zu Mittag gegessen, weil man uns sagte, wir sollten unsere Mahlzeit lieber etwas später im Zuge selbst einnehmen. Endlich kommt etwas Dunkles herangerollt. Aber diese Waggons, in denen nirgends ein Licht brennt, können doch unmöglich unserm Luxuszuge angehören! Sie sind auch offenbar älteren Ursprungs und gleichen in keiner Weise dem prächtigen Mandschureizuge, von dessen Einrichtungen alle Welt mit Recht entzückt war.

Noch sind die Motoren, welche die Beleuchtung für die Coupés liefern, nicht in Tätigkeit, und da wir durchaus unsere Plätze belegen wollen, muß der Kondukteur auf

dem Gang ein paar Stearinkerzen anzünden, damit wir uns zurechtfinden.

Einer unserer Freunde aus dem „Jachtklub" stellt sich auf der Station mit Briefen ein, die er einem der Mitreisenden anvertraut. Er erklärt uns, daß wir mit diesem Zug Pech haben, denn er sei der einzige auf der ganzen Mandschureistrecke, der den modernen Anforderungen nicht entspricht, und werde nur zur Aushilfe ein Mal im Monat eingestellt. Der amerikanische General, der wie ein Löwe zwischen den Schuppen und Gleisen ärgerlich brummend auf- und abgegangen war, erklärt, daß er mit einem solchen Zuge überhaupt nicht weiterfahren wolle, und verlangt, daß man ihm einen richtigen Salonwagen, wie er zu den Luxuszügen gehört, einstelle. Es koste was es wolle! Aber der Stationsvorsteher sucht ihm in gebrochenem Englisch auseinanderzusetzen, daß er ihm das Gewünschte um keinen Preis zur Verfügung stellen könne.

So wollen wir uns wenigstens in den Speisewagen setzen und beim Essen und Trinken unsern Verdruß vergessen. Dort empfängt uns aber eine unangenehme muffige Atmosphäre. Wir reißen die Fenster auf. Dann rufen wir durch einen Druck auf den elektrischen Knopf den Kellner herbei, der eben erst selbst eingetroffen zu sein scheint und uns die Speisekarte vorlegt. Aber der Appetit vergeht uns schnell wieder, denn neben dem Tisch liegt ein großes Stück Fliegenpapier, auf dem sich Hunderte der armen geflügelten Opfer zu Tode gequält haben. Wir verlangen, daß der Wisch erst zum Fenster hinausgeworfen werde, bis wir zu Messer und Gabel greifen. Das geschieht denn auch mit einigen Entschuldigungsworten. Inzwischen blitzen die elektrischen Lichter in den

Coupés auf, und wir erkennen, daß wir doch etwas besser untergebracht sind, als es uns im ersten Augenblick scheinen wollte. Die Einrichtung des Zuges steht allerdings nicht auf der Höhe, bietet aber doch bequeme Schlafgelegenheit, und auch im übrigen entsprechen die Einrichtungen ungefähr den Waggons erster Klasse, wie sie sonst auf den größeren Strecken Rußlands laufen. Außerdem ist der Zugführer, ein Balte, sehr gefällig und erfüllt uns, soweit es sich mit seinem Dienst vereinigen läßt, jeden Wunsch. Nachdem der Magen zu seinem Rechte gekommen ist, stellt sich auch die gute Laune wieder ein. Unsere Freunde drücken uns herzlich die Hand und tragen uns viele Grüße für die Heimat auf, während die Lokomotive pfeift und der Zug sich in Bewegung setzt.

19. August. Wir erreichen am Morgen Daschizjao und bekommen neue Fahrgäste aus Peking, darunter vier französische Offiziere, die seit dem Ausbruch der chinesischen Wirren der dortigen Besatzung angehört hatten und sich nun wieder nach dem Leben in der Pariser Garnison zurücksehnen. Es sind liebenswürdige, redselige Leute, die viel erfahren und gesehen haben. Nach preußischen Begriffen lassen sie sich allerdings in der Kleidung und der ganzen Haltung viel zu sehr gehen, so daß man sie ohne Uniform für gewandte Commis voyageurs halten könnte. Sie schwärmen von Moskau und dem Kreml, von Petersburg und der Isaakskirche. Natürlich wollen sie zur Verhütung patriotischer Beklemmungen nicht über Berlin—Köln sondern von Warschau über Wien—Straßburg in die Heimat zurückkehren.

Zu ihnen gesellt sich ein riesengroßer, russischer Offizier, der mit seinem kleinen chinesischen Burschen mich immer an Falstaff mit seinem Pagen erinnerte.

Dieser Offizier zeichnete sich durch einen Appetit aus, wie ich ihn noch bei keinem menschlichen Wesen beobachtet habe. Nicht genug, daß er bei unsern regelmäßigen Mahlzeiten im Speisewagen einen wirklichen Bärenhunger entwickelte, vertilgte er auch auf jeder Station alles nur irgendwie Eßbare an Suppen, Gemüsen, gebratenen und gebackenen Speisen. Außerdem hatte er zum Schrecken seines Mitreisenden die Gewohnheit, daß er nicht nur am Tage, sondern auch in der Nacht bis zwei und drei Uhr unaufhörlich Zigaretten rauchte und von einer so dicken Luft umhüllt war, daß man sie höchstens mit einem Säbel hätte durchhauen können.

Sein Bursche hatte schon etwas von russischer Militärerziehung angenommen und wurde trotz seiner winzigen Figur zu einem wahren Schrecken für die Kulis, die sich zu nahe an unseren Zug drängten oder den Bengel gar zum besten halten wollten. Einmal hieb er mit seinen Fäusten gleich auf drei dieser braunen halbnackten Burschen ein, die nicht im geringsten daran dachten, sich zu wehren, sondern lieber schleunigst die Flucht ergriffen. Eine sehr angenehme Bekanntschaft mache ich in der Person des Kommerzienrats François Hopp, des Inhabers des bekannten optischen Instituts von Calderoni u. Co. in Budapest, der zum drittenmal eine Reise um die Erde gemacht hatte und ebenfalls aus Peking eingetroffen war. Bei der Überfahrt von Hamburg nach Amerika hatte er auf dem schönen Dampfer „Deutschland" seinen siebzigsten Geburtstag gefeiert. Ich verdanke ihm eine Anzahl trefflicher Ansichten der sibirischen Bahn für mein Buch.

Er erzählte von einem drolligen Erlebnis, das er in Peking hatte, wobei es ihm gelang, einem Kutscher

auf sonderbare Weise das Leben zu retten. Das geschah in einer der schmutzigen Straßen der chinesischen Residenz, wo in der Mitte eine schmale Fahrstraße aufgeschüttet war, während der Weg für die Fußgänger sich zu beiden Seiten in einer Vertiefung hinzog, in der sich verschiedene große Löcher gebildet hatten. In eine dieser Öffnungen, die der herniederströmende Regen ausgefüllt hatte, war ein Kutscher samt Pferd und Wagen hineingestürzt und hätte ohne die Hilfe des alten Herrn wahrscheinlich sein Leben eingebüßt.

20. August. Soeben lese ich in den russischen Zeitungen, daß Admiral Alexejew zum Generalgouverneur der Mandschurei ernannt und mit außerordentlichen Vollmachten ausgerüstet sei. Darin erblicken unsere mitreisenden Russen einen untrüglichen Beweis dafür, daß die Dinge in Ostasien sich immer mehr zuspitzen, daß es in kurzer Zeit notwendig zu einem Zusammenstoß kommen werde.

Am Abend schleicht sich ein unheimlich aussehender Bursche in unsern Speisewagen, tritt an die französischen Offiziere heran, die Karten spielen und bittet im Namen der russisch-französischen Allianz um eine kleine Unterstützung. Er wird möglichst schnell an die Luft gesetzt und sucht in dem Zuge nach einem Dummen, der ihm zum Opfer fallen könnte.

Ich hatte gerade in dem schönen Buch von Legras „Au pays russe" gelesen und war dabei auf eine Stelle gestoßen, an welcher dieser genaue und vorurteilslose Kenner des Slawentums sich in scharfen Worten über das Wesen dieser sogenannten Allianz äußert. Legras, gegenwärtig Professor an der Universität in Dijon, war während des Cholerajahres 1891 nach Rußland gekommen, wo er sich

Eine Haltestelle in der Mandschurei.

Charbin. Bahnhof.

Digitized by Google

in einem kleinen Dorf niederließ, um ruffisch zu lernen. Er schildert seine Eindrücke in Petersburg, Moskau, Archangel und in andern Städten mit treffender Beobachtung und beklagt dabei das geringe Verständnis, das die Russen für die Franzosen an den Tag legen. Legras ist unglücklich darüber, daß die Söhne der Steppe seinen Landsleuten den Familiensinn und die Religion absprechen, daß sie sich, wenn sie nach Paris kommen, auf den Besuch der Theater und Restaurants, die Kenntnis der Museen und Moderomane beschränken. Dann fährt der Verfasser auf Seite 310 des 1900 in zweiter Auflage erschienenen Werkes bedeutungsvoll fort: „Niemals werden die französisch-russischen Umarmungen das russische Volk dem französischen ernstlich näher bringen. Um eine wirkliche Vereinigung zu erreichen, müßte man den Russen eine bessere Meinung von uns beibringen. Anstatt sie durch Feste zu verblüffen und sie mit Geschenken zu überhäufen, müßte man ihnen bescheiden, ohne Aufsehen unsere Familien öffnen. Sie würden dann sehen, was Frankreich im Durchschnitt ist, das Frankreich, das liebt, das arbeitet und das die Modeschriftsteller nicht kennt. Sie würden sehen, was unsere Frauen sind, sie würden ihre bescheidene Hingabe, ihren Mut bei der Arbeit, ihre Treue sehen!"

Aus diesen außerordentlich richtigen Bemerkungen spricht gleichzeitig etwas anderes. Die Franzosen fühlen allmählich, was für jeden ruhig Denkenden von vornherein klar war, daß sie mit ihrem aufdringlichen Liebeswerben den kürzeren gezogen haben und mit ihren Revanchegelüsten arg an der Nase geführt worden sind.

Ein herkulisch gebauter Russe, der sich im Coupé neben mir befand und auf seinem Tisch immer einen Revolver liegen hatte, verläßt den Zug in Charbin.

Ich benutze die Gelegenheit, der neu begründeten Stadt einen Besuch zu machen. Sie wirkt beim ersten Anblick wie eine riesige Baustelle mit vielleicht zweihundert halb oder ganz fertigen massiven Häusern, in deren Mitte eine Kirche steht. Zu Fuß ist es auf den ungepflasterten Straßen, selbst bei schönem Wetter, kaum möglich, vorwärts zu kommen, denn aus den lockeren, tief ausgefahrenen Wagenspuren wirbeln, sobald sich nur ein Lüftchen erhebt, unerträgliche Staubwolken auf, und bei Regengüssen muß sich diese lockere Erdmasse in einen unergründlichen Sumpf verwandeln. Überall, wohin man sich wendet, spürt man den Geruch von frischem Mörtel und den Staub von Neubauten. Es bedarf keiner geringen Vorsicht, wenn man über die Straße schreiten will, und verläßt man das Gebiet der eigentlichen Stadt, so gerät man in ein Gewirr von ausgestochenen Gräben, Holzplätzen, Brückenanlagen und Fabriken hinein. Inmitten dieser rohen Anfänge gibt es aber bereits Klubs für die Beamten, ein Theater und allerlei sonstige Vergnügungen, zum Teil recht zweifelhaften Charakters. In der neuesten Nummer des in Wladiwostok erscheinenden „Wostotschnij Wjestnik" (Östlicher Bote) lese ich die Ernennung Alexejews zum Generalgouverneur der Mandschurei, der darin in einem überschwenglichen Artikel gefeiert wird. Der übrige Inhalt des Blattes, das sich „Zeitung für Gesellschaft und Literatur" nennt, konnte mich mit seinen Nachrichten über Prügeleien und Messeraffären zwischen Matrosen am Ufer des Stillen Ozeans nur wenig interessieren.

21. August. Auf dem Chingangebirge, wo der Zug in drei Kehren hinaufsteigt, versuchen mehrere Passagiere, den kürzeren Weg zu Fuß zu machen, während die

Lokomotive sich mit den Wagen auf einem längeren zur nächsten Station hinaufarbeitet. Der Zugführer hatte unsern Reisenden gesagt, daß sie nur fünf Minuten dazu brauchen und den Zug, der zwanzig Minuten fährt, in jedem Fall rechtzeitig erreichen würden. Unsere Passagiere kommen allerdings in letzter Minute wieder an, aber leichenblaß vor Aufregung, denn sie wären beinahe in einen Sumpf stecken geblieben. Der eine hatte seinen Spazierstock, der andere einen seiner Stiefel eingebüßt.

Die Waggons des alten Transbaikalzuges, in dem wir fahren, gefallen uns doch nicht. An dem elektrischen Licht über der Verbindungstür zum nächsten Coupé ist die Glasbirne gebrochen. Die Hängelampe gibt einen so matten, trübseligen Schein, daß es unmöglich ist, dabei zu lesen. Sie versagt endlich ganz, und wir sitzen alle im Dunkeln.

Wir lassen uns Kerzen bringen und trösten uns über dies Ungemach, so gut es gehen will. Unter dem Waggon beginnen die Arbeiter an den elektrischen Akkumulatoren, die versagt haben, herumzuwirtschaften, bringen die Sache aber nicht mehr in Ordnung. Auf unsere Vorstellungen bekommen wir die naive Antwort: „Was schadet es! In der Nacht schlafen die Passagiere!" Auf dem Jablonnowijgebirge beginnt die Temperatur, nachdem wir den Tunnel durchfahren haben, plötzlich zu sinken. Wir müssen dafür sorgen, daß alle Fenster und Türen geschlossen sind, weil wir es vor Kälte sonst nicht aushalten können. Das Thermometer zeigt am Morgen im Freien nur vier Grad. Natürlich erwarten wir, daß der Zug geheizt werde — am 21. August! Aber der Zugführer entschuldigt sich und erklärt, daß er erst vom ersten Sep-

tember russischen, also vom vierzehnten unseres Stils ab dazu die Erlaubnis geben dürfe.

Um uns zu entschädigen, hat die elektrische Tischlampe im Coupé ihre Meinung geändert und umgibt mein Gemach mit holdem Dämmerschein. Ich entkleide mich und suche meine Lagerstätte auf, als mein Kondukteur mit einer brennenden Kerze eintritt. Ich frage ihn, wozu? Da erklärt er, daß das elektrische Licht gleich wieder ausgehen werde, weil die Akkumulatoren auf die Dauer nicht in Ordnung zu bringen seien.

Es geschieht auch alles pünktlich, wie der Mann es verheißen hat. Draußen heult der Wind schrecklich, und die schlecht verkoppelten oder nicht geschmierten Puffer machen bei jedem Einlaufen in die Station einen greulichen Lärm.

22. August. Heute früh sind wir wieder in Mandschuria, wo eine Zollrevision stattfindet, die erste, die wir seit Wirballen zu erdulden hatten. Sie wird übrigens sehr schnell und rücksichtsvoll ausgeführt.

In unserer Bibliothek finde ich die kleine Schrift von Kate Marsden: „On sledge and horseback to outcast siberian Lepers. London. The record press. Limited". Die Verfasserin hat es sich zur Aufgabe gemacht, die Leprastätten in Jakutsk zu besuchen, und dies Ziel unter schwierigen Umständen, die sie anschaulich schildert, erreicht. Erleichtert wurde ihr der Verlauf ihrer Studienreise dadurch, daß sie sowohl vom russischen wie vom englischen Hof mit wirksamen Empfehlungen an die Beamten in Sibirien ausgerüstet war, die ihr infolgedessen alle nur möglichen Erleichterungen verschafften. Es gelang der Verfasserin, eine Bewegung ins Leben zu rufen, welche die Begründung eines Heims für die am Aussatz Erkrankten verfolgte.

Kate Marsden zeigte sich bei ihrer Expedition, die sie bald mit einem Boot, bald im Schlitten und zu Pferd ausführte, als eine unternehmende Dame, und in ihrer Schrift gibt sie die Eindrücke, die sie bei ihrer Reise empfangen hat, oft in enthusiastischen Ausdrücken wieder. Interessant ist vor allem die Stelle Seite 159, wo sie folgende bemerkenswerten Schlußfolgerungen zieht: „Sibirien ist zweifellos eines der reichsten Länder der Welt, aber sein unsagbarer Besitz liegt in der Erde fast unberührt. Wenn englischer oder amerikanischer Unternehmungsgeist sich einführen ließe, würde Sibirien buchstäblich auf den Kopf gestellt werden, und die reichen Erzadern müßten ans Licht kommen. Dann würden die blühenden Tage von Gold und Silber wie die von Milch und Honig kommen."

Ich werde schlecht dafür belohnt, daß ich meine Mitreisenden auf die Vorzüge der russischen Weine aus der Krim und dem Kaukasus aufmerksam mache. Sie bestellen sich nun alle die kräftigen, edlen, dunkelrot funkelnden Tropfen aus den kaiserlichen Domänen Oreanda und Massandra sowie den kräftigen „Kachetinskij" aus dem Lande des Prometheus und der Medea, jene erquickende Gottesgabe, die Bodenstedt in den Liedern des Mirza Schaffy in Versen und Anton Rubinstein in Tönen verherrlicht haben. Ich summte die schöne Melodie des unvergeßlichen Meisters: „Rot funkelt im Glas der kachetische Wein" noch gestern arglos hin.

Aber heute vergeht mir schon die Lust dazu, denn der Kellner erklärt mir, daß meine Lieblingsmarken wegen der starken Nachfrage ausgegangen seien. Es waren nur noch zwei Sorten übriggeblieben, die doppelt und dreifach so teuer waren, als Tischgetränk viel zu feurig und mir überhaupt nicht so gut schmeckten wie die früheren. Ebenso

erging es mir mit der köstlich erquickenden Limonade, die aus den roten, überall in Rußland verbreiteten Moosbeeren hergestellt wird. Sie sprießen sogar im Winter unter dem Schnee aus der Erde hervor. Die erste dickbäuchige Flasche mit diesem „Chlukwannij Kwas", die auf den Tisch kam, erregte bei meinen Reisegenossen geradezu Sensation wegen des lieblichen und kühlenden Fruchtgeschmacks und der aus den Gläsern frei aufsteigenden Kohlensäure. Im Handumdrehen wurden zehn oder zwölf Flaschen davon getrunken, und als ich heute eine davon bestellen will, erklärt mir der Kellner, daß der mitgenommene Vorrat vergriffen sei. Fortan müssen wir sehen, wie wir uns dies Labsal auf den Stationen verschaffen können. Dem Kellner liegt offenbar wenig daran, es selbst einzukaufen, weil er wegen seines billigen Preises daran nur wenig verdienen kann.

23. August. Wir wachen ganz früh auf von dem unangenehmen Gefühl der Kälte, die uns durch den ganzen Körper läuft. Es ist im Zuge und draußen so kalt, wie es nur an einem frischen Herbsttag sein kann. Wir lesen auf dem Thermometer außerhalb des Fensters nur vier Grad ab, während wir im Coupé acht haben, also in jedem Fall zu wenig für unser Wohlbefinden. Wir lassen die Doppelfenster in die Höhe ziehen und verlangen zum zwanzigsten Mal, daß die Türen auf dem Gang nicht immer offen bleiben möchten. Wir verlangen dringend, daß der Zug geheizt werde, und weisen auf die Kondukteure eines anderen Zuges hin, die bereits ihre schweren Pelze angezogen haben. Wir raffen alles zusammen, was wir an warmen Sachen mitgebracht haben. Jemand rühmt sich sogar, daß er drei Inexpressibles übereinander angezogen habe. Aus dem Nebencoupé, wo der amerika-

nische General und sein holdes Töchterchen mit ihrer Toilette noch nicht fertig sind, ertönt ein Duett des Riesens, wobei der Sopran des Fräuleins sich dem Baß des alten Herrn liebevoll anschmiegt. Der Zugführer teilt uns mit, daß er nach Irkutsk telegraphiert und um die Erlaubnis gebeten habe, trotz der Vorschrift die Passagiere durch Einheizen aus ihrem erstarrten Zustande zu befreien. Nach drei Stunden trifft die Genehmigung ein, das brennende Holz knallt in den Öfen, und wir sind gerettet.

In der Nacht ist ein Passagier eingestiegen, der mit landwirtschaftlichen Maschinen handelt. Er erzählte sehr interessant von der jüngsten Streikbewegung in Odessa, der er beigewohnt habe. Zuerst hätten die Angestellten der Pferdebahn den Dienst eingestellt. Dann seien die Bäcker diesem Beispiel gefolgt. Man konnte in ganz Odessa kein Stück Brot kaufen, sondern mußte es sich selbst backen. Tausende von Arbeitern setzten sich auf die Schienen der Eisenbahn und verhinderten das Abgehen der Züge. Der Streik war genau nach deutschen Vorbildern arrangiert worden. Die Streikenden gingen in großen Trupps durch die Straßen, bewegten sich aber auf dem Fahrwege, um nicht die Passage zu versperren und der Polizei Veranlassung zum Einschreiten zu geben.

24. August. Wir erreichen den Baikalsee und fahren an dessen Ufer nach Missowaja, wo uns der kleinere Dampfer und Eisbrecher, die „Angara", erwartet. Der Kapitän ist ein gefälliger, unterrichteter Mann, der als Balte vortrefflich deutsch spricht. Er klagt über seine russischen Matrosen und meint, es sei mit ihnen unmöglich, das Schiff so sauber zu halten, wie er es verlange. Wenn er ihnen wegen ihrer Nachlässigkeit Vorwürfe macht, ant-

worten sie ihm ganz unbefangen: „Es wird ja doch wieder schmutzig.“

Das Panorama des Baikalsees hat sich in den vier Wochen seit unserer Hinfahrt vollständig verändert. Vor zwei Tagen war bereits Schnee gefallen, und die umliegenden Hütten schimmerten uns auf weiten Strecken weiß entgegen. Eine graue, allerdings vielfach nuancierte Farbe bedeckte den Himmel und den See, den wir bei der Hinfahrt so klar, leuchtend und farbig gefunden hatten. Nun war es hier bereits Herbst geworden. Je näher wir mit dem Schiff der andern Seite des Ufers kamen, desto mehr traten die schneebedeckten Bergspitzen von allen Seiten hervor.

25. August. Ein originelles Erlebnis im Speisewagen! Unser amerikanischer General läßt sich eine Büchse Kaviar öffnen, versucht den Inhalt, macht ein zufriedenes Gesicht und bietet zuerst seiner Tochter und dann mir etwas zu kosten an. Als ich abends meine Rechnung mache, finde ich einen Posten von fünfundzwanzig Kopeken und dazu in undeutlicher Schrift die Bemerkung „Pribor“, d. h. „Gedeck“. Für Serviette, Messer und Gabel sowie sonstige Zubehör bei Tisch war aber bisher niemals etwas berechnet worden, und ich drücke meine Verwunderung, daß es nun plötzlich geschehen sei, aus. Ich vermute, daß der dienstbare Geist sich einfach, und selbstverständlich nicht zu seinem Schaden, verrechnet habe. Aber er bleibt dabei, daß es mit dem Viertel Rubel auf meiner Rechnung, den ich mir nicht zu erklären weiß, wegen des Kaviars seine richtige Bewandtnis habe. Ich erwiderte darauf, daß mich ja der amerikanische General dazu eingeladen habe und dafür selbstverständlich auch bezahlen werde. Das tue nichts, erwidert mir der Kellner.

Die Büchse Kaviar sei nicht im Speisewagen, sondern auf der Station gekauft, und deshalb müsse jeder, der sich daran beteilige, seinen „Pribor" entrichten.

Ich fand diese Anschauung so wunderlich, daß ich den Zugführer um eine Aufklärung darüber bat, und dieser gab dem Kellner recht. Es sei nun einmal so in Rußland oder wenigstens im sibirischen Luxuszuge. Ich verbeugte mich hierauf vor dem Bilde des Selbstherrschers aller Reußen und des Verkehrsministers Fürsten Chilkow und legte die fünfundzwanzig Kopeken auf den Tisch. Mein armes Gehirn ist aber bis zur heutigen Stunde nicht imstande gewesen, den Sinn zu erfassen, der dieser Anschauung zugrunde liegt. Übrigens scheint unser General ein geschworener Feind der russischen Sprache zu sein. Heute, am achten Tage nach der Abfahrt von Dalny weiß er noch immer nicht, wie er sich dem Kellner verständlich machen soll, wenn er Tee haben will. „What is tea in russian?" fragt er, und von sechs Seiten tönt ihm schallend der Ruf „Tschai!" entgegen.

26. August. Der Zugführer hat in Rußland eine viel einflußreichere Stellung als in Deutschland. Er ist der Schutzengel aller Passagiere oder sollte es wenigstens sein. Bei längeren Fahrten, wie in Sibirien, gibt man ihm gleich bei Beginn der Reise das Billett zur Verwahrung und erhält darüber eine Quittung. Das ist von der Verwaltung sehr vernünftig eingerichtet, weil man auf diese Weise in der Nacht, falls ein höherer Beamter zur Kontrolle kommen sollte, nicht aus dem Schlaf geweckt zu werden braucht. Der Zugführer entscheidet in allen Fragen, die das Wohl und Wehe der Fahrgäste betreffen. Einzelne schließen mit ihm nähere Bekanntschaft

und begrüßen sich alsbald mit einem Händedruck. Er verwaltet die Bibliothek, die sich im Zug befindet, und nimmt an den Mahlzeiten im Speisewagen teil. In dem Zuge der internationalen Schlafwagengesellschaft, der von Moskau nach Irkutsk fährt, zeigte er sich von einer löblichen Zurückhaltung. In den russischen Zügen bildete sich aber ein mehr patriarchalisches Verhältnis aus, das merkwürdig absticht von dem strammen Dienst auf europäischen Bahnen. Dabei kann es in Rußland vorkommen, daß der Zugführer mit einem Kreis von näheren Bekannten gerade die besten Plätze im Speisewagen einnimmt, und die übrigen warten müssen, bis sie frei werden. Auf der Rückfahrt von Irkutsk nach Moskau ging der Zugführer mit einer Frau und einem kleinen Kind auf den Stationen gemütlich spazieren, als ob er von uns allen der fremdeste Passagier wäre.

27. August. Heute ist viel von dem Ingenieur Alexander Jugowitsch die Rede, dem die Ausführung der Bahn durch die Mandschurei anvertraut war. Er wurde in Odessa geboren, verlor frühzeitig seine Eltern und genoß seine Erziehung in London. Dann wurde er von der Rjäsan-Gesellschaft engagiert und erbaute in ihrem Auftrage eine Reihe von Eisenbahnen, bis ihm der Auftrag zuteil wurde, den Schienenstrang von der russischen Grenze durch chinesisches Gebiet bis nach Dalny zu legen. Er ist ein klar und ruhig denkender Kopf, eine bedeutende Arbeitskraft, ein Mann von gesundem Menschenverstand und beherrscht, obwohl er die Engländer nicht leiden kann, ihre Sprache vollkommen.

28. August. Die Nähe Europas macht sich wieder bemerkbar. Wir bekommen den Pariser „Figaro" vom sechzehnten, Berliner und Wiener Blätter vom achtzehnten

August auf den Stationen zu kaufen und erfahren dadurch, daß die Humbertaffäre mit der Verurteilung der Angeklagten endlich aus der Welt geschafft worden sei.

Abends begegnen wir auf einer kleinen Station wieder einem Militärzug nach der Mandschurei. In einem Wagen wird eine große Ziehharmonika gespielt, und zwar wunderschön. Wir lauschen gespannt den melancholisch hinschmelzenden Tönen. Dann folgt das allbekannte russische Tanzlied „Kamarinskaja", das die Soldaten geradezu elektrisiert. Einige beginnen im Freien zu hüpfen, und der kleine chinesische Diener des russischen Offiziers gebärdet sich wie toll, indem er auf der Plattform unseres Zuges mit Armen und Beinen um sich schlägt.

29. August. Wir vermissen sehr die liebliche Begleitung der Steinbrecher in der früheren Pracht, die uns auf der Hinreise entzückte. Der Anblick dieser Blumen hat sich bereits vollständig verändert. Sie lassen ihre Blätter und Blüten traurig hängen, sehen alt und vertrocknet aus. Bald werden sie sich in eine dürre, staubige Masse verwandelt haben, die unter den Händen zerfällt.

Hingegen erfreut uns wieder der Ural mit seinem reichen Wechsel von Berg und Tal und seinen schroffen Felsen, die sich zu beiden Seiten an die Bahn heandrängen. Die Ernte verspricht ausgezeichnet zu werden. Wir fahren durch unendliche Getreidefelder, die in bester Beschaffenheit sind. Ufa liegt langgestreckt auf Höhenzügen, an denen die Eisenbahn vorbeikommt. Eine Gesellschaft von Schauspielern schließt sich uns an. Der Direktor sucht mit seinem glatt rasierten Gesicht, seinem langen grauen Faltenrock und seinen hohen schwarzen Stiefeln einen möglichst würdigen Eindruck auf seine Umgebung zu machen.

30. August. Wir laufen in Samara ein. Vor der Station steht auf einem Geleise einer der hübschen, in blauer Farbe ausgeführten Aussichtswagen, die bei besonderen Gelegenheiten an die sibirischen Züge angehängt werden. Man hat in ihnen nach drei Richtungen einen freien Ausblick auf die Landschaft, die durchfahren wird. Am Ende des Waggons ist außerdem ein Leinwanddach angebracht, das man zum Schutz gegen die Sonne niederklappen kann. Wahrscheinlich wird ein hoher Beamter zur Inspektion der Strecke erwartet.

Auf dem Nebengeleise befindet sich ein Güterwagen, der in eine Kapelle umgewandelt ist. In der Mitte ist ein Sarg aufgestellt und daneben auf einer Stange ein Muttergottesbild befestigt. Ein alter weißhaariger Pope hält mit tiefer Baßstimme die Totenfeier ab. Männer und Frauen stehen im Waggon um ihn herum und stoßen laute Totenklagen aus. Sie weinen und jammern, wischen sich die Tränen aus dem Gesicht, bekreuzigen sich und werfen sich zur Erde. Dann wird der Sarg hinausgetragen und der Gottesdienst hierauf unter freiem Himmel fortgesetzt. Die Kirchensänger treten zu einem Kreise zusammen, und die mächtigen Baßstimmen vereinigen sich mit den zarten, hellen Stimmen der Kinder zu feierlich ergreifenden Bitten und Gebeten für den Verstorbenen. Aus der Stadt sind Hunderte von Frauen, Männern und Kindern herbeigeströmt, die mit entblößtem Kopf der Totenfeier beiwohnen. Während sich unser Zug in Bewegung setzt, wird der Sarg von den Trägern aufgehoben, und das Trauergefolge setzt sich nach dem Kirchhof in Bewegung.

In Batraki, wo wir wieder die Wolgabrücke überschreiten, erblicken wir eine Strecke, wo der Fluß bereits

sehr wasserarm ist und sich zwischen langgestreckten Inseln träge dahinzieht. Die Tochter des amerikanischen Generals hat beim Ordnen ihrer Garderobe ein Bündel Wäsche zusammengeschnürt und will es verschenken. Sie geht auf ein hübsches, sauber gekleidetes Mädchen zu und legt es ihr lächelnd in den Schoß. Aber das Mädchen springt erschreckt auf und will davonlaufen. Sie glaubt, daß die vornehme Dame ihr ein neugeborenes Kind in den Schoß legen wolle. Es bedarf erst langer Erklärungen, bis das Geschenk angenommen wird.

31. August. Ein erfrischender Morgen. Ankunft in Tula. Zuerst machen wir bei der Vorstadt Halt. Dann gelangen wir zu der eigentlichen Stadt, die hoch gelegen ist und mit ihren vielen Kuppeln und Türmen eine gewisse Ähnlichkeit mit Moskau aufweist. Auf dem Perron bietet ein Verkäufer auf seinem Ladentisch die in ganz Rußland berühmten Süßigkeiten, Pfefferkuchen und kandierten Früchte an. In dem Speisesaal werden neben dem Büfett die aus Stahl angefertigten Tulaarbeiten ausgelegt, und es beginnt ein eifriges Feilschen um die Messer und Gabeln, Zigarettenetuis und Waffen, die man hier zu sehen bekommt. Als ob man all diese Sachen nicht in viel größerer Auswahl und zu solideren Preisen in Moskau erhalten könnte! Wir denken an den Grafen L. N. Tolstoi, der nicht weit von hier, bei der Station Koslow auf seinem Gute Jasnaja Poljana lebt, und in den nächsten Tagen seinen fünfundsiebzigsten Geburtstag feiert. Nach seiner schweren Krankheit, die ihn zu längerem Aufenthalt in der Krim veranlaßte, hat er sich wieder erfreulich erholt, und die Zeitungen sind angefüllt mit Gesprächen, die zudringliche Interviewers mit ihm geführt haben. Wieviel falsches und abgeschmacktes Zeug gelangt auf diese Weise

über den großen Dichter, Philosophen und Menschenfreund in die Öffentlichkeit! Ich glaube nicht, daß dem Ansehen des Mannes dadurch genützt wird, den seine Angehörigen gegen dergleichen Zudringlichkeiten besser, als es bisher geschehen ist, schützen sollten.

Zwei Stunden vor Moskau fängt der Kondukteur an, mein Coupé aufzuräumen, und während er die Klappen, die das Bett herstellen, wieder umdreht, kommt zum erstenmal ein schöner, rotbrauner Samtbezug zum Vorschein, den ich während der ganzen Zeit nicht erblickt habe. Der Kondukteur zeichnete sich durch seine Trägheit und Unzuverlässigkeit aus, und es geschah ihm nur recht, daß er bei der Ankunft in Moskau entlassen werden sollte. Um so komischer war es, daß er mich vertraulich beiseite nahm und mich um eine schriftliche Bestätigung der „treuen Dienste" ersuchte, die er mir geleistet haben wollte. Wir kommen nach Zarizino mit einem von Katharina II. begonnenen Schloß, das aber unter ihrer Regierung nicht vollendet wurde, weil es mit seinen Türmen auf die Phantasie der Kaiserin den Eindruck eines von Kandelabern umstellten Sarges machte. Hierauf folgt Ljublino, ein freundlicher Villenort, der von einem Walde und den Hügeln mit einem hübschen See umgeben ist. Zur Linken erhebt sich in malerischer Lage an den Ufern der Jausa von hohen Mauern umgeben das Andronowkloster mit seinem achtzig Meter hohen Glockenturm und seinen fünf Kirchen. Das Panorama der Stadt breitet sich in prächtiger Beleuchtung vor uns aus. Während wir aus dem Coupé steigen, zeigt die Uhr des Kursk-Nowgoroder Bahnhofes genau ein Uhr zwanzig Minuten, wie es der Fahrplan verheißt.

Moskau mit dem Turm „Iwan Weliki“ (in der Mitte).

# Land- und Wasserwege nach dem fernen Osten.

Wir sind wieder am Ausgangspunkt unserer Fahrt auf der sibirischen Eisenbahn nach China angelangt, und „Mütterchen Moskau" empfängt uns noch freundlicher, als die ehrwürdige Dame uns vor sieben Wochen entlassen hatte. Auf dem Nischnij-Nowgoroder Bahnhof zerstreut sich unsere Reisegesellschaft nach allen Windrichtungen. Das lange Zusammensein mit so verschiedenartigen Elementen der modernen Gesellschaft hat so viel Gemütliches und Anregendes, daß uns der Abschied von unseren Gefährten nicht so leicht wird, wie wir es anfangs glaubten. In dieser Beziehung bringt die Fahrt auf der sibirischen Bahn eine ähnliche Stimmung wie die alte Postkutsche hervor, in der man ebenfalls Zeit hatte, sich auszusprechen und kennen zu lernen, während unser heutiges Reisen im allgemeinen nur flüchtige Berührungen gestattet. Gerade in diesem Punkte berührt sich die modernste Verkehrseinrichtung in der Tat mit der ältesten, weil beide uns menschlich näher bringen und zum Austausch der Gedanken und Empfindungen ermuntern.

Im Hotel „Alpenrose" in der Sofeika, wo ich beim Antritt meiner Reise abgestiegen war, ist ein Berg von Briefen, Postkarten, Zeitungen für mich angelangt. Das

Haus iſt eben erſt eröffnet worden, und die Einrichtung der Zimmer ſteht auf der Höhe großſtädtiſcher Anſprüche. In unmittelbarer Verbindung damit befindet ſich das gleichnamige Reſtaurant, das als Stammkneipe der Deutſchen für Moskau ungefähr dieſelbe Rolle ſpielt wie Leinner in Petersburg.

Wer echt ruſſiſches Leben beobachten will, muß ſich dagegen nach dem „Slawjanski Baſar", wo in dem großen Speiſeſaal namentlich um die Frühſtückszeit ein ungemein intereſſantes Leben herrſcht, nach dem prächtigen, aber ſtockruſſiſchen „Bolſchoi Maskowskij Goſtinniza" gegenüber der Iberiſchen Pforte oder nach der „Eremitage", dieſem Paradies aller Feinſchmecker und Lebemänner, begeben. Ich entſchloß mich, den Ruhetag nach der Heimkehr von Sibirien in dem „Hotel National" am Ochotny Rjad neben der Twerskaja zu verleben, das ganz nach weſteuropäiſchem Muſter eingerichtet iſt und von einem Ungarn geleitet wird. Dorthin hatte ſich ein kleiner Reſt unſerer Reiſegeſellſchaft begeben, um die bei der Fahrt empfangenen Eindrücke zum letztenmal miteinander auszutauſchen.

Mich zog es unwiderſtehlich zum Kreml, der im hellen Sonnenſchein vor mir lag, und zu meinem alten Freunde, dem Glockenturm Iwan Weliki, der in dieſer einzigen Vereinigung von Paläſten, Staatsgebäuden, Klöſtern, Kirchen und Denkmälern den hochragenden Mittelpunkt bildet. Aber der kurze Weg dorthin wurde mir ſchwer. Der Boden ſchien mir unter den Füßen zu dröhnen und zu ſchwanken wie jemandem, der nach einer langen Seereiſe zum erſtenmal wieder feſten Boden unter ſich fühlt. Ebenſo glaubte ich immer noch die Bewegung des ſibiriſchen Zuges in den Gliedern zu ſpüren und das Ächzen der Lokomotive zu hören.

Moskau. Baſar.

Moskau. Straßenbild.

Trotzdem bestieg ich die fünf Stockwerke des „großen Johann", um das wundervolle Panorama Moskaus mit seinem Gewirr von bunten Dächern, von goldnen Kuppeln und Spitzen zu betrachten. Das „russische Rom", wie man die Stadt mit Recht genannt hat, verkörpert die gesamte Geschichte des Zarenreiches und stellt einen Auszug all der Kräfte dar, die es nach innen und außen bewegen. Mein Blick schweifte zur Erlöserkirche hinüber, vor welcher eine Kulisse an derselben Stelle errichtet war, auf der sich das Denkmal für Alexander III. erheben wird. Der Zar soll dort in sitzender Stellung mit dem Blick nach dem Kreml und zu dem Platz dargestellt werden, wo sich das Monument seines Vaters, des Zar-Befreiers Alexanders II., befindet.

Unwillkürlich verdichteten sich in mir all die wechselnden, farbenreichen Bilder und Erlebnisse, die ich während der Fahrt auf der sibirischen Bahn in mich aufgenommen hatte, zu einem einzigen, gewaltigen Eindruck, und ich suchte mir die Frage zu beantworten, welche Bedeutung der Schienenweg durch Asien in Zukunft für den Weltverkehr erlangen werde.

Im „Hotel National" wurden wir von allen Seiten zur glücklichen Vollendung der langen Reise beglückwünscht und um eine genaue Schilderung unserer Eindrücke gebeten. Das war keine leichte Aufgabe und konnte nur mit verhältnismäßig wenig Worten geschehen, die aber den Neugierigen genügen mußten. Den Abend brachte ich im Theater Korsch zu, wo gerade die erste Aufführung des neuen Stückes von Oktave Mirbeau „Les affaires sont les affaires" in russischer Sprache stattfand. Ich hatte das interessante Werk im April desselben Jahres bei der Premiere im Théâtre français in Paris kennen

gelernt und die erregte Stimmung des Publikums noch in lebhafter Erinnerung, das bei dem Streit zwiſchen dem ſozialiſtiſchen Großkaufmann und dem verſchuldeten Marquis wie in einem Parlament bald für die eine bald für die andere politiſche Richtung heftig Partei ergriff. In Moskau war von dieſer unmittelbaren Anteilnahme an der Handlung, die ſo geſchickt aus der Flut des Pariſer Lebens geſchöpft iſt, wenig zu ſpüren. Man ſah in dem Ganzen nur eine gewöhnliche Familiengeſchichte, ohne die ſcharfe Würze der Satire auf die Macht des Geldes und die ſozialen Ideen, den Parlamentarismus und die Preſſe herauszuſchmecken.

Daß es auch in Moskau ſchneidige Berichterſtatter gibt, erfuhr ich am nächſten Morgen. Ich war wieder nach dem Kreml gegangen, um eine der vielen Sammlungen zu beſuchen, als ich von dem dienſttuenden Aufſeher erfuhr, daß ſie wegen der Ferien noch geſchloſſen ſei. Ich ſtellte mich, um trotzdem die Erlaubnis zur Beſichtigung zu erlangen, dem Chef der dortigen Polizei vor und war nicht wenig erſtaunt, als er ſeine Freude darüber äußerte, daß mir die Reiſe durch Sibirien ſo gut bekommen ſei. Die „Nowoſti Dnja", eine flink bediente Zeitung, hatte den Bewohnern Moskaus in einer ſehr freundlich abgefaßten Notiz von meiner Rückkehr aus Aſien auf dem neuen Schienenwege Mitteilung gemacht.

Ein wahres Glück, daß von mir an jedem Tag Aufzeichnungen gemacht waren, denn ich hatte ſo viel erlebt, daß ſelbſt ein gutes Gedächtnis kaum imſtande war, zu unterſcheiden, wo und wann die intereſſanten Einzelheiten ſich abgeſpielt hatten. Unwillkürlich mußte ich Vergleiche anſtellen zwiſchen der umſtändlichen Art, wie man früher nach Sibirien reiſte, und der jetzigen Ein-

richtung, durch Asien bis an den Stillen Ozean zu fahren. Vor wenigen Jahrzehnten lag darin noch eine Expedition voll Gefahren und Schrecknissen, vor einem Dezennium war diese Reise immer noch eine ernste Strapaze, und jetzt ist sie eigentlich nur eine längere Vergnügungsfahrt zu nennen.

Alexander von Humboldts asiatische Reise dauerte z. B. von Mitte April bis Ende Dezember 1829. Schon im Sommer 1827 war der berühmte Gelehrte von dem russischen Staatsminister Graf Cancrin eingeladen worden, sich über das im Ural gewonnene Platin, seine Verwendbarkeit zu Geldmünzen und das Verhältnis seines Wertes zu Gold und Silber zu äußern. Es war ihm jedoch vollkommen freigestellt, sich für seine Reise auch andere Ziele und Zwecke zu wählen. In seiner Begleitung befanden sich die beiden Naturforscher Gustav Rose und Ehrenberg, jener als Mineraloge und Führer des Reisetagebuches, dieser als Botaniker und Zoologe.

Humboldt begab sich zunächst von Berlin über Königsberg und Memel nach Petersburg und Moskau, wo ihm wahrhaft fürstliche Ehren erwiesen wurden. Ein russischer Bergbeamter diente ihm als ständiger Begleiter, und ein Kurier reiste ihm voraus, der für seinen zweckmäßigen und würdigen Empfang überall die nötigen Vorbereitungen traf. Die ganze Expedition war so großartig ausgerüstet, wie sie vorher noch keinem Reisenden nach dem Innern Asiens zuteil geworden war. Nischnij-Nowgorod, Kasan und Perm bildeten die ersten Stationen. Dann wurde der Ural überschritten und Jekaterinenburg erreicht, wo sich ein Mittelpunkt für die dortige Metallproduktion befindet. Humboldt stellte in Newiansk und Nischnij-Tagilsk eingehende Untersuchungen über das Vor-

kommen von Platin und Diamanten an, um dann in das Innere von Sibirien vorzudringen.

Bei ſeinem Aufenthalt in Tobolsk befand er ſich nicht weit von der Strecke, welche die ſibiriſche Bahn heute einſchlägt, und erreichte dieſe unmittelbar bei der Stadt Kainsk am Fluſſe Om. Die Nachricht, daß auf der Straße nach Tomsk die ſibiriſche Peſt ausgebrochen ſei, mußte ihn verhindern, bis zu dieſem Ziel vorzudringen. Er ſtattete dafür der Bergwerkſtadt Barnaul am Ufer des Ob einen Beſuch ab. Anfang Auguſt wendete ſich Humboldt dem Altaigebirge zu, wo der Klowanſee mit ſeinen ſeltſam geformten, aus einzelnen Platten zuſammengeſetzten Granitfelſen und der Felsrücken des Schlangenbergs mit ſeinen reichen Erzlagern den öſtlichſten Punkt ſeiner Reiſe bildeten. Dann gelangte er nach Omsk, alſo wieder zu einem Punkt des jetzigen ſibiriſchen Schienenweges, entfernte ſich aber von ihm in ſüdlicher Richtung nach Orenburg, um hierauf über Sarepta nach Aſtrachan und damit in die Nähe der Wolgamündung ins kaſpiſche Meer zu gelangen. Von dort fuhr er wieder nach Moskau und in die Heimat zurück.

Und wie umſtändlich und langwierig war noch im Jahre 1891 die Reiſe des damaligen Thronfolgers, des jetzigen Kaiſers von Rußland durch Sibirien, obwohl doch alles, was nur irgend in Menſchenkräften lag, aufgeboten war, dieſe Fahrt zu beſchleunigen und nach Möglichkeit angenehm zu geſtalten. Der jugendliche Großfürſt ſollte im Hinblick auf ſein ſchweres und verantwortungsvolles Amt, das ihn als Selbſtherrſcher über ein ungeheures Ländergebiet viel früher, als man denken konnte, erwartete, eine Studienreiſe um die ganze Erde antreten, ſeinen Geiſt mit unvergleichlichen Eindrücken des Völker- und

Naturlebens an den älteſten Kulturſtätten ſättigen und ſeinen Blick für die Beobachtung fremder Individualitäten ſchärfen.

Die Wundergebiete Griechenlands und Ägyptens, Vorder- und Hinterindiens waren an ſeinen Blicken vorübergezogen. Japan hatte alle Schätze vor ihm ausgebreitet, und es war bereits beſchloſſene Sache, einen Abſtecher nach China zu unternehmen und dann die Heimreiſe über Amerika anzutreten. Da ereignete ſich auf japaniſchem Boden, in Otſu, das bekannte unglückſelige Attentat, bei welchem ein von fanatiſchem Haß auf die Fremden erfüllter Japaner zu einem Schlage gegen den Großfürſten ausholte und ihn nicht unbedenklich verwundete.

Unter dem Eindruck dieſes Verbrechens beſchloß der hohe Reiſende auf Wunſch ſeines Vaters, des Kaiſers Alexander III., die Rückreiſe durch Sibirien anzutreten. Der ruſſiſche Dampfer „Pamjat Aſowa“ führte ihn durch das japaniſche Meer nach Wladiwoſtok, wo die Truppen längs der Hauptſtraße, der Swetlanskaja, in Spalier aufgeſtellt waren und ihn mit freudigem Hurra begrüßten. Am 29. Mai wohnte der Thronfolger der Enthüllung des Denkmals bei, das dem Admiral Newelski errichtet wurde, und legte tags darauf den Grundſtock zu dem Trockendock, das in der Stadt angelegt wurde. Am 31. Mai erfolgte dann der erſte Spatenſtich zu der großen ſibiriſchen Bahn. Der Großfürſt verlas bei der Feſttafel, die ſich hieran ſchloß, das Reſkript ſeines kaiſerlichen Vaters, das ſich auf die Ausführung der erſten Strecke des Schienenwegs, die Uſſuribahn, bezog. Am 1. Juni verließ er das Geſchwader und trat ſeine Reiſe nach dem Weſten, durch die weiten Strecken Sibiriens an als Ver-

künder des gewaltigen Unternehmens, das mit überraschender Schnelligkeit zur Ausführung kommen sollte.

Wir besitzen über diese Reise ein ausführliches Reisewerk aus der Feder des Fürsten Uchtomski, den wir bereits im Anfang unseres Werkes erwähnt und charakterisiert haben. Ihm war die Aufgabe zugefallen, die Eindrücke dieser Weltfahrt von Tag zu Tag festzuhalten und ein Werk herauszugeben, das für die weiten Kreise des gebildeten Publikums auf Verständnis und Interesse rechnen konnte. Ein namhafter Landschaftsmaler, Karasin, hatte die Aufgabe, die Schilderungen durch seine Zeichnungen und Bilder zu beleben und zu ergänzen. Auf diese Weise entstand ein Prachtwerk, das bei seinem Erscheinen nicht nur in Rußland Aufsehen erregte, sondern alsbald auch in deutscher, französischer und englischer Übersetzung vorlag und sich damit einen ausgedehnten Leserkreis gewann.

„Orientreise Seiner Majestät des Kaisers von Rußland, Nikolaus II., als Großfürst-Thronfolger 1890—91. Aus dem Russischen übersetzt von Dr. Hermann Brunnhofer" lautet der Titel der deutschen Ausgabe, die im Jahre 1899 bei F. A. Brockhaus in Leipzig erschien. Der Verfasser ist seiner Aufgabe in jeder Beziehung gerecht geworden. Seiner schwungvollen, bilderreichen Sprache merkt man es bei jedem Satz an, wie sehr er sich mit den großartigen Eindrücken dieser Reise erfüllt hat. Er zeigt sich aber auch als selbständig denkender Kopf, der sich mit der Geschichte und der Natur der betreffenden Länder genau vertraut gemacht hat und die politische Rolle Asiens mit Schärfe erfaßt. Er berichtet genau von dem Wege, den der fürstliche Reisende durch Sibirien eingeschlagen hat. Zuerst unternahm der russische Thronfolger eine Fahrt von 120 Kilometern zu dem Ort Nikols-

koje, von wo er nach dem Hankasee fuhr und die Reise dann auf einem Dampfer fortsetzte. Den Sungatschi hinauf ging es zum Ussuri und Amur nach Chabarowsk, wo das Denkmal für den Grafen Murawiew-Amurski bewundert wurde, dessen unermüdlicher Tätigkeit Ostasien in seiner jüngsten Entwicklung so viel zu danken hat.

Es folgte die Reise auf dem Amur bis nach Blagowjeschtschensk. „Im allgemeinen," äußert sich Fürst Uchtomski in seinem Werke, „können die Ufer des Amur von Blagowjeschtschensk an stromaufwärts schön genannt werden. Aber diese Schönheit ist, wie überhaupt der ganze Amur, bei aller Mannigfaltigkeit zu eintönig; auf der ungeheuren Strecke läßt schließlich das Auge bei der ewigen Wiederkehr des gleichen Bildes den Blick hoffnungslos und ermüdet sinken. Von den Schönheiten, die zu sehen sind, prägen sich wenige dem Gedächtnis ein. Tote Taiga, einförmiger Urwald . . . das ist alles, was man im großen und ganzen vom Amur überhaupt sagen kann."

Am 22. Juni wurde die Grenze der Provinz Transbaikalien, am 25. Juni Sfretensk erreicht, wo nach dem Verlassen des Flußgebiets der Schilka gegenwärtig die nach dem Baikalsee führende Bahn ihren Anfang nimmt. Man hatte den Plan gefaßt, die Reise nach Nertschinsk zu Lande fortzusetzen, aber das Wasser stand so hoch, daß es möglich war, auf dem Dampfer zu bleiben und die Stadt am nächsten Morgen zu erreichen. Von hier ab mußte man sich aber des Reisewagens bedienen. Die Burjäten durften sich dem Thronfolger vorstellen und ihm die geschickte Art zeigen, in welcher sie wilde Pferde einzufangen und zu zähmen wissen. Einmal wurde unter

einem Mongolenzelt übernachtet, das mit einem ſeidenen Bett und einer Art Thron verſehen war.

In Tſchita und in dem buddhiſtiſchen Kloſter Azagat fand ein feierlicher Empfang der hohen Gäſte ſtatt. Am 5. Juli kam der Großfürſt-Thronfolger in Irkutsk an, am 7. Juli erreichte er Kraſſnojarsk, wo eine Induſtrie- und Landwirtſchaftsausſtellung ſtattfand. Am 17. Juli war die Expedition in Tomsk angelangt, wo der Großfürſt den Dampfer „Nikolai" beſtieg, um die Heimreiſe fortzuſetzen. Das Schiff folgte dem Lauf des Ob mit ſeinen oft düſtern, aber wegen der Breite des Stroms auch imponierenden Ufern und traf am 22. Juli in Tobolsk ein, wo in der Kathedrale eine Begrüßung durch den Biſchof und die geſamte Geiſtlichkeit ſtattfand. Am vierten Tag darauf langte der Dampfer in Omsk an. Ein Weg von mindeſtens 1200 Kilometern führte von hier nach Orenburg, an die Grenze von Europa und Aſien, wo man am 7. Auguſt anlangte. Hier war endlich nach vielen Strapazen der Anſchluß an das Eiſenbahnnetz gefunden, das den Großfürſten nach einem kleinen Abſtecher in das Gebiet der Uralkoſaken über Moskau wieder nach Petersburg zurückbrachte.

Mehr als zwei Monate und einen halben dauerte dieſe ſibiriſche Reiſe, die unter ſo vorteilhaften Bedingungen ausgeführt wurde, wie ſie für keinen andern Sterblichen geſchaffen werden konnten. Abgeſehen von den vielen Empfängen und Feſtlichkeiten, die veranſtaltet wurden, übten namentlich die Reiſen im Wagen einen ſehr ermüdenden Eindruck auf alle Teilnehmer aus. Man muß ſich erinnern, daß dieſe Reiſe des Großfürſten-Thronfolgers erſt zwölf Jahre vor dem vollſtändigen Ausbau der ſibiriſchen Eiſenbahn ſtattfand, um ſich zu vergegen-

wärtigen, mit welcher Schnelligkeit das erſtaunliche Werk vollendet wurde.

Unwillkürlich drängt ſich die Frage auf, welchen Einfluß die ſibiriſche Bahn in Zukunft auf den Dampferverkehr nach Oſtaſien ausüben werde. Nachdem ein ſo viel kürzerer Weg durch das europäiſche Rußland und Sibirien, nach China und Japan geſchaffen iſt, müſſen ſich gewiſſe Veränderungen für die Schiffahrt nach dem fernen Oſten mit Notwendigkeit ergeben. Es iſt aber äußerſt ſchwer, ſchon jetzt eine beſtimmte Meinung darüber auszuſprechen, wie ſie ſich in Zukunft geſtalten werden. Den beiden Inſtanzen, die an der Bevorzugung des Schienenwegs oder der Dampferfahrt ein praktiſches Intereſſe haben, kann man es kaum verdenken, wenn ſie die Vorzüge ihres Verkehrswegs auf Koſten des andern möglichſt hell beleuchten. Dabei machen ſich Voreingenommenheiten und Übertreibungen geltend, die man vorſichtig vermeiden muß, wenn man zu einem Ergebnis kommen will, das mit der zukünftigen Geſtaltung der Dinge wenigſtens in großen Zügen übereinſtimmt.

Der Verkehr zwiſchen den Häfen Europas und Oſtaſiens führt gegenwärtig durch den Suezkanal und das Indiſche Meer nach den Häfen des Stillen Ozeans. Die Fahrten werden, wenn man kleinere Schiffahrtsgeſellſchaften unberückſichtigt läßt, vom Norddeutſchen Lloyd und der Hamburg-Amerika-Linie, für Öſterreich vom Öſterreichiſchen Lloyd, für England von der Peninſular Company und für Frankreich von der Meſſageries maritimes ausgeführt. Dabei iſt Rußland für den Schiffsverkehr mit Oſtaſien auf die Linie über Odeſſa angewieſen.

Fährt man mit den Schiffen unſerer beiden großen Reedereien von Bremen oder Hamburg ab, ſo erreicht

man Schanghai auf dem Waſſerwege in achtundvierzig Tagen. Dieſe Zeitdauer kann man allerdings um zwölf Tage verkürzen, wenn man die Reiſe von Berlin nach Neapel mit der Eiſenbahn macht, wozu zwei Tage erforderlich ſind, und erſt hier das Schiff beſteigt. Die engliſchen Dampfer, die von London ausgehen, brauchen bis zur Mündung des Yangtſekiang einundvierzig, die franzöſiſchen, die ihre Reiſe in Marſeille beginnen, achtunddreißig Tage, die öſterreichiſchen, die von Trieſt auslaufen, ungefähr ebenſoviel Zeit. Auf den deutſchen Dampfern koſtet die Fahrt nach Schanghai von Bremen oder Hamburg in erſter Kajüte 1660 Mark, in zweiter 950 Mark, von Neapel in erſter Kajüte 1540 Mark, in zweiter 840 Mark.

Dem gegenüber führt die Berechnung einer Reiſe auf der ſibiriſchen Bahn nach Dalny und der Benutzung der neuen ruſſiſchen Dampfer „Mongolia“ und „Mandſchuria“ nach Schanghai allerdings zu überraſchenden Ergebniſſen. Von Berlin fährt man nach Moskau in zwei, von Moskau mit dem Luxuszug nach Daluy in vierzehn und von dort nach Schanghai in zwei, alſo im ganzen in achtzehn Tagen. Das iſt weniger als die Hälfte der Zeit, die man braucht, um mit dem Schiff zu demſelben Ziele zu gelangen. Der Preis dafür würde für die erſte Klaſſe auf der Eiſenbahn und die erſte Kajüte auf dem Schiff zuſammen gegen 700 Mark betragen.

Hierbei darf man allerdings nicht überſehen, daß in den Preis für die Schiffsreiſen mit Ausnahme von Wein, Bier und Likören, die volle Verpflegung einbegriffen iſt, die ungefähr den Leiſtungen eines erſten Hotels in einer europäiſchen Hauptſtadt entſpricht, während auf der Eiſenbahn für Speiſen und Getränke der Betrag von den

Passagieren zu entrichten ist. In dieser Beziehung kann man sich natürlich sehr verschiedenartig einrichten. Wer alle Mahlzeiten im Speisewagen, dem internationalen oder dem russischen, einnimmt, wird, wenn er Zunge und Kehle auf keine besondere Weise kitzeln will und sich mäßig verhält, vielleicht mit fünf bis sechs Rubel auskommen. Nimmt er dagegen die Mahlzeiten auf den Stationen ein und versieht sich für die Weiterreise mit etwas Mundvorrat, so gibt er natürlich dementsprechend weniger aus. In jedem Fall braucht er für die ganze Reise höchstens die Hälfte von dem anzuwenden, was ihm auf dem Schiff an Kosten erwachsen. Wir sprechen hierbei immer nur von den schnellsten Verbindungen zu Wasser und zu Land, da eine Berechnung der Preise für die zweite Kajüte und die Postzüge der sibirischen Bahn zu weit führen würde.

Abgesehen von dem Preis- und Zeitunterschied, der durch die sibirische Bahn für die Reise nach Ostasien hervorgerufen wird, ist das gewaltige Unternehmen für die ganze Welt mit einem Schimmer von Romantik umgeben, dem sich niemand entziehen kann. Jeder, der die Reiselust in seinen Gliedern prickeln fühlt, sich bei einer größeren Fahrt von dem Hergebrachten lossagen und einen ganz neuen Verkehrsweg unter verhältnismäßig geringen Strapazen kennen lernen will, spitzt fortan die Ohren, wenn von der luxuriösen Einrichtung der russischen Züge und der wunderbaren Art erzählt wird, wie sie aus dem Herzen Rußlands durch den größten Kontinent des Erdballs hindurchgleiten, wie sie jeden Tag ein anderes Bild entrollen und endlich am Ufer des Stillen Ozeans Halt machen. Die nebelhaften Vorstellungen, in welche das nördliche Asien und China für die meisten Gebildeten bisher ein-

gehüllt waren, beginnen ſich allmählich zu entwirren und beſtimmten Vorſtellungen und Urteilen Platz zu machen.

Das drückt ſich in unbeſtreitbarer Weiſe durch die Steigerung aus, die der Verkehr auf der bisher eröffneten Strecke erfahren hat und der ſich nach der Eröffnung der Mandſchureibahn in noch erhöhtem Maße bemerkbar machen wird. Gegenwärtig laufen nach jeder Richtung täglich zehn Züge, und ſo ſehr man auch darauf bedacht nimmt, die Ausweicheſtellen zu vermehren, dürfte es vorläufig im Intereſſe der Sicherheit kaum möglich ſein, noch weitere für den regelmäßigen Verkehr einzulegen. Es wäre durchaus denkbar, daß ſchon binnen kurzer Zeit mehr Paſſagiere die Eiſenbahn durch Sibirien benutzen wollen, als mit den Luxus- und Poſtzügen befördert werden können. Dieſem Übelſtand könnte nur durch den Ausbau eines zweiten Gleiſes abgeholfen werden. Ab und zu tauchen in der ruſſiſchen Preſſe auch beſtimmte Wünſche dieſer Art auf. Aber für die nächſte Zeit iſt ſchwerlich daran zu denken, daß ſie in Erfüllung gehen werden.

Die Beſeitigung der Mängel, die ſich auf der ungeheuren Strecke bemerkbar gemacht haben, ſowie die bis aufs äußerſte getriebenen Kraftleiſtungen beim Ausbau der mandſchuriſchen Bahn legen der ruſſiſchen Regierung in bezug auf eine noch weitergehende Belaſtung die größte Vorſicht auf. Der Anlage eines zweiten Gleiſes ſtehen ferner die Konſtruktionen der Brücken über die großen ſibiriſchen Ströme als ein ſchwer zu beſeitigendes Hindernis entgegen, denn ſie ſind ebenfalls ſämtlich nur auf den eingleiſigen Betrieb berechnet, und ihr Umbau würde unendliche Mühen und Koſten verurſachen. Es iſt nicht ausgeſchloſſen, daß die Frachten, wenn die Güterzüge ſich immer mehr häufen und Verkehrsſtockungen hinzukommen,

unterwegs liegen bleiben und die Zeiterſparnis trügeriſch machen, die man bei der Benutzung des Landweges erreichen wollte. Außerdem iſt der Gütertransport auf der Eiſenbahn ſelbſtverſtändlich unvergleichlich teurer als auf den Schiffen, ſo daß die Dampfer, namentlich für ſolche Waren, bei deren Ablieferung es nicht ſo ſehr auf Schnelligkeit ankommt, von den Handelshäuſern auch in Zukunft bevorzugt werden dürften.

Vergleichen wir einmal beide Verkehrswege nach dem Oſten in ihren Licht- und Schattenſeiten, um zu erkennen, welcher Entwicklung das Reiſen auf ihnen in Zukunft entgegenſehen kann.

Es gibt keine angenehmere Art des Reiſens als eine längere Seefahrt bei ſtrahlendem Sonnenlicht und mäßig bewegtem Wellengang, namentlich auf unſern ſchönen deutſchen Schiffen, die an Zuverläſſigkeit ihrer Führer, tüchtiger Schulung der Mannſchaften, Eleganz und Sauberkeit aller Einrichtungen, ſowie in bezug auf die Leiſtungen von Küche und Keller unübertroffen daſtehen. Eine ſolche Fahrt auf hoher See kann zur ſchönſten Badereiſe werden, die ſich denken läßt, und uns von allen kleinlichen Sorgen, wie wir ſie in unſerer Berufstätigkeit auf dem feſten Lande oft nur zu ſehr empfinden, auf Wochen befreien, uns körperlich und ſeeliſch zu neuen, verjüngten Menſchen machen.

Vom frühen Morgen bis in die ſpäte Nacht erfreut uns das Leben und Treiben auf dem Schiff mit dem Kreiſe perſönlicher Beziehungen, der ſich täglich erweitert, und den an Abwechſlung ſo reichen Beobachtungen, die wir auf dem Meere machen. Je länger eine ſolche Fahrt dauert, deſto erquickender kann ſie auf unſern Gemütszuſtand wirken. Wie oft hat uns eine wirkliche Schwermut

erfaßt, wenn wir das „ſchwimmende Hotel", zu dem wir allmählich ein wohltuendes, perſönliches Verhältnis gewannen, das uns mit allem Drum und Dran als Eigentum zu gehören ſchien, wieder verlaſſen mußten! Darum wird eine Seefahrt auch auf dem weiten Wege zum Stillen Ozean immer viel Verführeriſches haben, und wer ſie unter erfreulichen Umſtänden mitgemacht hat, braucht die andern nicht zu beneiden, die ſich zwei Wochen lang in der Enge ihres Eiſenbahncoupés herumdrücken und von dem unaufhörlichen Rollen der Räder, oft bei Staub und Hitze, in den Schlaf ſingen laſſen mußten.

Es gibt unter Umſtänden aber auch nichts Öderes und Troſtloſeres als eine Seefahrt, wenn der Meergott ſich gegen uns verſchworen hat, mit ſeinen Stürmen unſer Schiff verfolgt, und die Wellen in wildem Aufruhr über Bord ſchlagen läßt, ſo daß auf dem Deck alles von den Fluten überſchwemmt wird. Da wollen uns weder Trank noch Speiſe ſchmecken, und wir ſuchen den engen Raum unſerer Kajüte auf, um, ein Bild des Jammers, dem Neptun mitleiderregende Opfer zu bringen. Alles ſchwankt, bebt und kracht zu unſern Füßen, der Wille zum Leben iſt faſt gänzlich verſchwunden, und wir fragen uns, weshalb mit dem völligen Erlöſchen des ſchwachen Fünkchens, das noch in uns glimmt, nicht aller Qual ein Ende gemacht wird. In ſolchen Augenblicken wird der Reiſende zur See, der eine wochenlange, ihm endlos ſcheinende Fahrt auf dem unermeßlichen Ozean vor ſich hat, mit Neid an den Paſſagier denken, der dasſelbe Ziel in ſo viel kürzerer Zeit erreichen kann und vor dergleichen elementaren Ereigniſſen, wie ſie das Schiff bedrohen, ein für allemal geſchützt bleibt.

So haben beide Verkehrsarten ihre Licht- und

Schattenſeiten je nach dem Zweck, den man dabei verfolgt, und den Umſtänden, von denen die Fahrt begleitet iſt. Aus den Gründen, die wir hier angeführt haben, braucht man daher keineswegs zu dem Schluß zu gelangen, daß die ſibiriſche Bahn dem Dampferverkehr nach dem fernen Oſten bedenklichen Abbruch tun werde. Das darf man ſchon deshalb bezweifeln, weil Vorder- und Hinterindien, endlich Hongkong, das als Hafen für Kanton zwiſchen dem Land- und Seewege etwa auf der Mitte liegt, in jedem Fall den Dampfern verbleiben. Man wird vielmehr annehmen müſſen, daß beide Verkehrswege ſich ergänzen und, anſtatt ſich durch den etwaigen Wettbewerb zu ſchädigen, nur eine Steigerung der allgemeinen Reiſeluſt zur Folge haben werden. Für längere Zeit dürfte das öſtliche Aſien einen der intereſſanteſten Teile unſers Erdballs bilden und die Gedanken und Hoffnungen, Sorgen und Wünſche Europas immer lebhafter beſchäftigen.

# Die ſibiriſche Eiſenbahn im Frieden.

Der Bau der ſibiriſchen Bahn bedeutet nicht nur eine Errungenſchaft für den Weltverkehr von außerordentlicher Tragweite, ſondern auch den Beginn einer neuen Epoche für die Erforſchung des geſamten Ländergebiets im nördlichen Aſien, das zu Rußland gehört und faſt anderthalbmal größer als Europa, fünfundzwanzig Mal größer als Deutſchland iſt. Von der Zeit an, als die erſten Koſakenſcharen vom Weſten über den Ural drangen, iſt Sibirien von Kaufleuten und Unternehmern aller Art, von Offizieren, Beamten und Ingenieuren, von Reiſenden, die durch die Idee des Neuen und Abenteuerlichen angezogen wurden, ſowie von gelehrten Männern, welche die Ergebniſſe ihrer Studien der Welt mitteilen wollten, nach den verſchiedenſten Richtungen durchzogen worden. Aber erſt zu Anfang der neunziger Jahre, als man mit der Schienenlegung bei der Uſſuribahn im äußerſten Oſten begann, entwickelte ſich ein beſtimmtes Syſtem, nach dem man an die Unterſuchung des Bodens für die Zwecke der Landwirtſchaft und des Bergbaues, die Erforſchung des Klimas unter den verſchiedenen Breitegraden und der mächtigen Stromgebiete ging, deren genaue Kenntnis damals noch manches zu wünſchen ließ. Erſt durch die Anlage der neuen Verkehrsſtraße wurde

man gezwungen, genaue Vermessungen vorzunehmen und in das Innere der Urwälder einzudringen sowie sich eine zuverlässige Kenntnis des Landes und seiner Bevölkerung zu verschaffen.

Bereits in der ersten Hälfte der vierziger Jahre hatte A. Th. v. Middendorf eine „Reise nach dem äußersten Norden und Osten von Sibirien" unternommen und sie in einem umfangreichen Werke geschildert, das mit seiner schwungvollen und bilderreichen Sprache lebhaftes Interesse für seinen Gegenstand zu erwecken wußte. Jetzt mußte es darauf ankommen, die Summe dessen zu ziehen, was man von Sibirien überhaupt wußte, denn die Bahn begann die Aufmerksamkeit der gebildeten Welt auf das ganze Land zu lenken.

Im Sommer 1900 erschien, zunächst in russischer Sprache, ein großes, inhaltreiches und reich illustriertes Werk, das sich als „Führer auf der großen, sibirischen Bahn" zu erkennen gab und im Auftrage des russischen Verkehrsministeriums von zwei dazu in hohem Maße befähigten Männern, A. J. Dimitriew und dem Ingenieur A. F. Zdziarsky, verfaßt war. Es bildete einen schweren Lexikonband von sechshundert Seiten und war mit mehreren hundert Bildern von den Städten und Dörfern Sibiriens, den Flüssen, Landschaften und Volkstypen aus den verschiedensten Gegenden, sämtlichen Einrichtungen der Bahn vom ersten Behauen des Bodens und Legen der Schwellen bis zum fertigen Eisenbahnzuge in allen seinen Teilen versehen. Von den Porträts, die das genannte Werk enthält, sind zunächst die des verstorbenen und des jetzt regierenden Zaren vorzüglich getroffen. Ihnen reihen sich Vollbilder all der Persönlichkeiten an, die, wie der Verkehrsminister Fürst Chilkow und der Finanzminister

Witte, für das Entſtehen der „Magiſtrale“ von ausſchlaggebender Bedeutung waren. Das Buch kann gewiſſermaßen als eine Enzyklopädie von Sibirien gelten. Die Geſchichte des Landes, ſeine klimatiſchen und geographiſchen Verhältniſſe, die Erzeugniſſe des Bodens, die Charakteriſtik der eingeborenen und der aus dem europäiſchen Rußland eingewanderten Bevölkerung bilden beſondere Kapitel. Mit großer Genauigkeit ſind drei Eiſenbahnkarten ausgeführt, welche die drei Strecken von Samara nach Tſcheljabinsk, von Tſcheljabinsk bis Irkutsk und von Irkutsk nach Wladiwoſtok und Dalny veranſchaulichen.

Das Werk will aber auch zugleich Bädeker und Kursbuch für die ſibiriſche Bahn ſein. Alle Stationen werden der Reihe nach aufgeführt, die Städte und Halteſtellen nach fünf verſchiedenen Rangſtufen genau geſchildert. Wir erfahren, welche Sehenswürdigkeiten, Hotels und Reſtaurationen es an den einzelnen Orten gibt, zu welchen Preiſen wir wohnen und ſpeiſen können. Die Fahrpläne geben ſowohl bei den Schnellzügen wie bei den Perſonenzügen die Preiſe für die Billets ſowie die Zeiten für die Ankunft und Abfahrt genau an. Bald nach ſeinem Erſcheinen erſchien dieſer Führer auch in deutſcher, engliſcher und franzöſiſcher Sprache. Das Buch will eine möglichſt unbefangene, an Tatſachen reiche Schilderung Sibiriens und der ſibiriſchen Bahn geben. Es iſt keineswegs ſchönrederiſch geſchrieben, und ſeine Angaben halten ſich, wie ich mich überzeugen konnte, durchweg an das Tatſächliche.

Es enthält allerdings wegen ſeines offiziellen Urſprungs keine Kritik der Mängel, die dem Unternehmen zunächſt noch anhaften. Es iſt überhaupt mit einer ſo vorſichtigen Unperſönlichkeit geſchrieben, daß man ihm

den Vorwurf der Trockenheit nicht erſparen kann. Daß die Schienen auf der weſt- und mittelſibiriſchen Strecke ein zu ſchwaches Profil erhalten haben und beinahe dem Charakter unſerer Kleinbahnen entſprechen, daß die Eingleiſigkeit der Linie vor allem wegen der Brücken ein großer techniſcher Fehler war, wird man infolgedeſſen aus dem Buch ebenſowenig erfahren, wie darin von den Störungen im techniſchen Betrieb die Rede iſt. Aber wer eine eingehende, tatſächliche Belehrung über das feſſelnde Thema in einer allgemein verſtändlichen Darſtellung ſucht, wird ſie in dieſem Werk finden.

Die ſibiriſche Bahn hat die Koloniſierung des mächtigen Ländergebietes in ungeahnter Weiſe beſchleunigt und ihr zahlloſe Kräfte zur Nutzbarmachung des Bodens zugeführt. Die Ausnützung der Schätze, die in ihm enthalten ſind, wird jedoch in einem vollen Drittel des Landes, vor allem in der Polargegend, zur Unmöglichkeit. In dieſem Gebiet decken ſich die ſchauerlichen Vorſtellungen, die wir mit ſibiriſcher Kälte verbinden, allerdings mit der Wirklichkeit. Die heftigen, kalten Winde, die vom Nördlichen Eismeer über die Ebene wehen, drücken die Temperatur dermaßen herab, daß jede Spur von Vegetation dadurch vernichtet wird.

Middendorf erzählt, wie das Queckſilber dort zu feſtem Metall erſtarrt, das Holz ſo hart wie Eiſen wird und Beile wie Glas ſpringen, wie die Bäume des Urwalds mit einem Knall, als ob ein Schuß aus einem Gewehr abgefeuert würde, platzen und die feſt gefrorne Eisdecke mit ſo heftigem Dröhnen zerreißt, als ob eine Batterie Kanonen abfeure. Die Schneeſtürme machen den Aufenthalt im Freien wochenlang unmöglich. Der kälteſte Ort nicht nur Sibiriens, ſondern der ganzen bewohnten

Erde ist Werchojansk, wo der Durchschnitt der Jahrestemperatur siebzehn Grad unter Null und die mittlere Januar-Temperatur — 53 Grad C. beträgt. Aber auch die weit südlicher gelegenen Ortschaften und Städte weisen ein weit rauheres Klima auf als die europäischen, die unter demselben Breitegrade liegen. Hingegen ist der Sommer wieder wärmer als bei uns, und dasselbe Werchojansk, an das wir nicht denken können, ohne zu frösteln, bringt es im Juli auf eine Durchschnittstemperatur von fünfzehn Grad Wärme, bei denen die Erde aber nur in geringer Tiefe auftaut.

Was dagegen die von großen Strömen durchzogenen Steppen und Waldgebiete des westlichen und mittleren Sibiriens betrifft, so sind sie reich an schwarzer Erde und für den Ackerbau in jeder Beziehung geeignet. In diese Gegend lockt die sibirische Bahn die Bevölkerung des europäischen Rußlands, die einen jungfräulichen Boden bearbeiten will, mit unwiderstehlicher Gewalt. Eine ebenso große Anziehungskraft übt das Altaigebirge, ein Hochland, von dessen Ausdehnung wir uns eine Vorstellung machen können, wenn wir hören, daß es zehnmal so umfangreich wie die Schweiz sei. „Hat man die Ackerbauzone Westsibiriens," sagt Wiedenfeld,*) „als die Kornkammer des ganzen Landes bezeichnet, so wird man das Altaigebiet seine Fabrik nennen dürfen; hier befindet sich der Mittelpunkt der — bisher freilich nur geringen — gewerblichen Tätigkeit Sibiriens, wie anderseits das ganze Leben dieser Bezirke auf den Mineralreichtum des Bodens sich gründet."

*) A. a. O. S. 71. Vergl. daneben „Sibirien und die große sibirische Eisenbahn" von Krahmer. Kgl. preuß. Generalmajor z. D. Leipzig. Verlag von Zuckschwerdt & Co. 1900.

Stellt Weſtſibirien eine Ebene dar, die ſich nur wenig über dem Meeresſpiegel erhebt und vor unendlich langer Zeit ſelbſt ein Meer gebildet haben muß, ſo wird der öſtliche Teil von Sibirien durch gebirgiges Terrain von bedeutender Höhe und Ausdehnung charakteriſiert. Aus dem Saganskiſchen Rücken, der mit ſeinen ſchneebedeckten Gipfeln bis zu einer Höhe von faſt 3500 Metern in die Wolken emporragt, ſtrömt der Jeniſſei hervor, um ſich ſpäter zu einem der mächtigſten Ströme der Erde zu entwickeln. Dieſer Bergrücken findet ſeine Fortſetzung in dem Baikalgebirge, dem die Lena entſpringt, und nordöſtlich zieht ſich auf einer Strecke von 3200 Kilometern der niedrige Höhenzug des Jablonowygebirges hin. Der Gehalt an Mineralien iſt in allen dieſen Gebirgen ſehr groß. Man findet in ihnen Silber, Kupfer, Blei, Eiſen, Graphit und vor allem Gold. Wieder ganz anders geſtaltet iſt das Amurgebiet. „Es iſt", wie Krahmer ſagt, „gleichſam eine einzige, große Hochfläche, die von Weſten her nach dem Stillen Ozean abfällt, im Norden von der Gebirgskette des Jablonowyrücken und im Süden von dem ſich innerhalb Chinas ausbreitenden Chingan begrenzt wird."

Die Eiſenbahn bringt mit ihrer langen Reihe von Wagen Paſſagiere aller Art ins Land. Durchreiſende, die vom Weſten Europas oder von Amerika, Japan und China kommen, begegnen ſich mit ruſſiſchen Staatsmännern, hohe und niedere Verwaltungsbeamte mit Unternehmern, die überraſchende Pläne ausführen wollen, Kaufleute, die für ihre Waren ein neues Abſatzgebiet zu finden hoffen, mit Offizieren und Mannſchaften, die neue Quartiere in einer Entfernung von Hunderten von Meilen beziehen, Sträflinge, denen der Kopf halb ge-

ſchoren iſt und die, in ihr trauriges Schickſal ergeben, hinter den vergitterten Fenſtern ihres Coupés ſitzen, mit Auswanderern, die mit Frau und Kindern ihr Bündel Habſeligkeiten neben ſich liegen haben und von beſſern Tagen träumen, als ſie ihnen in der alten Heimat beſchieden waren. Die endloſe Reihe der Güterzüge bringt landwirtſchaftliche Maſchinen und alles, was ſonſt zur Urbarmachung des Landes gehört, nach Sibirien und führt dem Ausland Mehl, Butter, Tee, Mineralien und Pelzwaren zu.

Der Pfiff der Lokomotive wird auf allen Stationen wie ein Weckruf zum Leben vernommen und findet im weiten Umkreiſe ein hundertfältiges Echo. Überall, wohin die Wolke Rauch ſich hinzieht, um ſich ſchließlich in weiter Entfernung als dünner, langer Streifen im Urwald oder am Horizont der Steppe zu verlieren, will die Kultur ſich neue Wege bahnen, das Starre aufrütteln und in Bewegung verſetzen. Die leuchtenden Funken, die in der klaren Sommernacht als prachtvolles Feuerwerk aufſteigen und im Winter als goldene Sterne auf die weiß ſchimmernde Schneedecke zu beiden Seiten der Bahn herniederfallen, ſcheinen eine Saat zu bilden, die von einer geheimnisvollen, gewaltigen Macht ausgeſtreut wird und für die Zukunft reiche Ernte verſpricht.

Die Städter werden durch die Zeitungen über alles, was in Sibirien vorgeht, täglich auf dem Laufenden erhalten. Aber ſelbſt bis in die entlegenſten Dörfer dringen Nachrichten über das fieberhafte Leben, das ſich jenſeits des Urals zu entwickeln beginnt. Früher war der Ruf „Nach Sibirien!“ die ſchlimmſte Drohung und Strafe, die man ſich denken konnte. Jetzt iſt er zu einem Hoffnungsſchimmer für alle diejenigen geworden, die mit

Tee-Transport. Irkutsk.

Häute-Transport. Irkutsk.

ihrem Schicksal unzufrieden sind und sich, losgelöst von ihrer Umgebung, von ihren bisherigen Sorgen und Erinnerungen ein neues Leben zimmern wollen. Es ist ja offiziell zugegeben worden, daß Sibirien seiner bisherigen Bestimmung als Verschickungsort für die Verbrecher immer mehr entzogen werden soll, obwohl sie vorläufig für die Arbeiten in den Bergwerken noch unentbehrlich sind, während sie sich bei dem Bau der Bahn nicht bewährt haben. Aber man beabsichtigt, sie in Zukunft immer mehr nach der Insel Sachalin zu schaffen, die dadurch ein ganz neues Interesse gewinnt und in den Büchern von Tschechow und Doroschewitsch eine eingehende literarische Würdigung erfahren hat. Die trüben und traurigen Vorstellungen von Sibirien verblassen allmählich vor dem neuen Licht, das über dem Lande hoffnungsvoll aufzugehen scheint.

Greifen wir einen Fall aus vielen Hunderten heraus. Wieder einmal hat sich eine Schar aus der Gegend von Kursk und Poltawa zusammengetan, um Haus und Hof zu wechseln und das Heil von ihrer sibirischen Ansiedlung zu erwarten. Gedanken, die in den Jahren einer Mißernte oder beim Hereinbrechen einer Hungersnot schon lange in ihren Köpfen spukten, sind nun zur Reife gekommen. Iwan, Peter, Anton und wie sie alle heißen mögen, wollen den Sprung ins Ungewisse wagen, seitdem das Dampfroß sie in ebensoviel Tagen, wie sie früher Wochen brauchten, an das ferne Ziel jenseits des Urals bringen kann. Zwar haben sie sich von ihrem Popen oder Ältesten allerlei Beherzigenswertes aus Flugschriften vorlesen lassen, welche von der Regierung herausgegeben wurden, um die Leute vor allzu großer Vertrauensseligkeit zu warnen. Sibirien ist nach dieser Schilderung keines-

wegs das gelobte Land, in dem der Reichtum wie das Waſſer aus einer eben erſchloſſenen Quelle aus der Erde ſpringt. Es wird nicht leicht ſein, ein Stück Steppengebiet oder Urwald in fruchtbaren Boden zu verwandeln, der Gewinn verſpricht. Es fehlt dort nur zu ſehr an Hilfskräften und Unterſtützungen, wie man ſie für Anſiedlungen im europäiſchen Rußland findet. Aber die Bauern haben doch Vertrauen, daß es ihnen gelingen werde, eine neue Heimat zu finden, denn die Kundſchafter, die in Verbindung mit den Beamten der Landesverteilung das Gebiet durchſucht haben, ſind mit beſtimmten Anweiſungen für ſie zurückgekehrt.

Die geringſte Sorge macht die Fahrt auf der Eiſenbahn, denn für eine Entfernung von über zweitauſend Kilometern haben ſie für das Billett, das zur Benutzung der Auswanderzüge berechtigt, nicht viel mehr als drei Rubel zu bezahlen, und je weiter ſie ſich nach dem Oſten wenden, deſto größere Ermäßigungen genießen ſie in dem Tarif. Die Regierung ſchießt ihnen eine Summe vor, die ſie erſt nach zehn Jahren ohne Zinſen zurückzuzahlen brauchen. Unterwegs iſt dafür geſorgt, daß ſie heißes Waſſer oder Tee, ſo viel ſie trinken wollen, umſonſt und Nahrungsmittel ſo wohlfeil erhalten, wie ſie ſich nur irgend herſtellen laſſen. In Tſcheljabinsk befindet ſich die große Sammelſtation für die Auswanderer. Dort werden ſie ärztlich unterſucht und von den Beamten mit den entſprechenden Anweiſungen für die Reiſe verſehen, auch ſonſt in vielfacher Weiſe, je nachdem das Bedürfnis dazu vorliegt, unterſtützt. Als beſonderes Lockmittel haben ſie es empfunden, daß ſie drei Jahre, nachdem ſie an Ort und Stelle angelangt ſind, keinen Militärdienſt zu tun brauchen und während dieſer Zeit auch nur die Hälfte

der fälligen Steuer zu entrichten haben. An die Scholle, die sie sich gewählt haben, sollen sie sich gefesselt fühlen und nicht planlos von einem Ort zum andern ziehen. Daher verliert jeder, der sein Gebiet drei Jahre lang im Stich läßt, jedes weitere Anrecht darauf, und es fällt dann wieder an den Staat. In vielen Fällen gelingt es allerdings, nicht nur der Unbilden des Klimas Herr zu werden, sondern bereits in den nächsten Jahren um das schnell erbaute Bauernhaus Halm und Korn auf dem eingefriedigten Plan sprießen zu sehen. Aber es gibt auch träge und ungeschickte Hände, denen nichts Rechtes gelingen will, und Unglücksjahre, die selbst den Betriebsamsten um den Lohn seiner Arbeit bringen. Zehn und zwölf Prozent der Auswanderer sehen ein, daß sie für das schwere Werk der Kolonisation nicht geschaffen sind, und kehren ebenso traurig, wie sie hoffnungsvoll in die Ferne gezogen sind, wieder in die alte Heimat zurück, um ihr Dasein nun wieder von vorn anzufangen. Jetzt sehen sie in der vordem so gepriesenen Eisenbahn durch Sibirien eine teuflisch verführende Gewalt, vor der sie andere nicht genug warnen können.

Aber alles in allem hat der Bau der Schienenstraße schon in den Anfängen eine mächtige Bewegung vom Westen nach dem Osten veranlaßt. In den Jahren 1893 und 1894 betrug die Zahl der Auswanderer nach Sibirien je fünfundsechzigtausend. Dann folgte im Jahr 1895 eine plötzliche Steigerung auf hundertzwanzigtausend, im Jahre 1896 auf über zweihunderttausend Personen. Über die Bevölkerung im Innern des europäischen Rußlands schien ein Fieber gekommen zu sein, das man durch Warnungen mit Erfolg abstellte, denn im nächsten Jahr 1897 schnürten nur siebzigtausend ihr Bündel. Diese Stockung, die durch

Regierungsmaßregeln gewaltsam hervorgerufen wurde, hielt jedoch nicht an. Die Flut der Menschen, die nach Sibirien zogen, schwoll sowohl 1898 wie 1899 und 1900 wieder auf über 200000 Menschen fürs Jahr an, blieb aber 1901 hinter 130000 zurück. Seit 1882 waren bis dahin im ganzen 1500000 Menschen über den Ural in fremdes Land ausgewandert, und es bedurfte keiner geringen Fürsorge, diesen gewaltigen Strom in die richtigen Bahnen zu lenken und das Land durch die beginnende Kulturarbeit zweckmäßig befruchten zu lassen. Immer wieder war es die Eisenbahn, die den Gedanken einer solchen Volksbewegung aus dem Phantastischen ins Wirkliche übertrug und ihm einen praktisch bedeutsamen Sinn unterlegte.

Die Ausfuhr von Getreide, Erzeugnissen der Viehzucht und Butter wird durch den Betrieb der sibirischen Bahn naturgemäß wesentlich erleichtert werden. Noch bedeutsamer erscheint der Goldreichtum, der sich in allen Teilen des Landes findet. „Dieser ist es ganz wesentlich", heißt es bei Wiedenfeld, „der dem Zarenreich es ermöglicht hat, schon in einem so frühen Stadium seiner Wirtschaftsentwicklung zur Goldwährung, die sonst nur industriell weit vorgeschrittene Länder aufrecht erhalten können, überzugehen und in den letzten drei Jahrzehnten fast ebenso viel Gold auszuprägen wie Deutschland, das in dieser Zeit einen unvergleichlichen Aufschwung genommen hat. Zwar wird auch noch in anderen Teilen des russischen Reichs, in Finland und am Ural Gold gefunden; aber Sibiriens Produktion steht bei weitem an der Spitze, reichlich 23 Proz. der Gesamterzeugnisse betragend." Wenn auch gerade die ergiebigsten Fundstellen und Wäschereien an den Nebenflüssen der Lena und des Amur hunderte Kilometer von der Bahn entfernt liegen, so ist diese doch

ſchon wegen der Verkürzung, Verbilligung und Sicherung der Zufuhr von Maſchinen und Lebensmitteln von weſentlicher Bedeutung. Dasſelbe gilt von Eiſen und Eiſenwaren ſowie von der Ausnutzung der Steinkohlenlager.

Große Hoffnungen ſetzt man in Rußland darauf, daß der Tee, von dem der größte Teil bisher auf dem Seeweg nach Europa ausgeführt wurde, von nun an auf dem Schienenwege dorthin gelangen müſſe. Von Hankau, bis wohin die Seeſchiffahrt auf dem Yantſekiang reicht, gingen früher Karawanen über Kiachta nach Irkutsk, von wo der Tee auf Schlitten oder auf den ſibiriſchen Flüſſen nach Europa geſchafft wurde. Dann übernahm der gewaltige Strom Chinas die Beförderung der Teemaſſen, und über Schanghai erfolgte auf dem Schiffswege die weitaus größte Ausfuhr über den Stillen und Indiſchen Ozean ſowie durch den Suezkanal nach London, um ſich von hier aus über alle Teile Europas, zum Teil ſogar über Königsberg nach Rußland auszubreiten.

Jetzt ſind es nach Wiedenfeld nur noch ſehr geringe Mengen des in Europa begehrten Blättertees, die über Kiachta kommen, und es iſt ein Märchen, wenn noch faſt allgemein angenommen wird, der Karawanentee gelange auf dem teuren und langwierigen Landwege zu uns. Die Bezeichnung hat mit der Beförderungsart jetzt nichts mehr zu ſchaffen. Der höhere Preis rechtfertigt ſich vielmehr damit, daß es jetzt, wie auch früher, der Tee der erſten von den drei bis vier Jahresernten iſt, der unter dieſem Namen in den Handel gebracht wird und ſich an Güte von der Produktion der ſpäteren Ernte weſentlich unterſcheidet. Die ſibiriſche Bahn dürfte es fortan bewirken, daß für den Teetransport, bei dem die zarten Blätter durch die Länge der

Reiſe an Geſchmack und Duft weſentlich leiden, wieder die alte Landſtraße bevorzugt wird.

Die Vollendung der Bahn durch die Mandſchurei hat ſchneller, als man es erwarten durfte, eine für den geſamten Verkehr wichtige Entſcheidung zur Folge gehabt. Nachdem die Strecke durch Europa und Aſien ausgeführt war, entſtand ganz von ſelbſt die Frage, wann und inwieweit die Beförderung von Poſtſendungen vom Weſten nach den Häfen des Stillen Ozeans bis nach Japan und China erfolgen würde. Es war zunächſt nur aus Rußland geſtattet, den neuen Verkehrsweg für Briefe zu benutzen, während die anderen europäiſchen Länder für ihre Korreſpondenz nach dem „fernen Oſten“ auf den Seeweg angewieſen blieben. Es erwies ſich aber bald, daß man außerſtande war, eine ſolche Beſtimmung aufrecht zu erhalten, und daß es Mittel und Wege gab, ſie ohne Mühe zu umgehen. Die großen Geſchäftshäuſer in Berlin und Wien, in Paris und London hatten das nach Einführung der durchgehenden Züge auch mit beſtem Erfolge ſofort getan. Sie ſchickten ihre Briefe unter einem Deckkuvert fertig adreſſiert und frankiert an ihre Geſchäftsfreunde nach Petersburg und Moskau, die ſie dort einfach zur Weiterbeförderung nach dem Oſten in den nächſten Poſtkaſten warfen.

Die offiziellen Verträge zwiſchen den weſteuropäiſchen Staaten und Rußland brauchten jedoch noch einige Zeit bis zu ihrem vollſtändigen Abſchluß. Man hielt die Bahnverbindung durch Sibirien anfänglich noch nicht für geſichert genug, um ihr eine ſo gewaltige Korreſpondenz anzuvertrauen. Außerdem hatte man wohl auch einiges Mißtrauen in die Wahrung des Briefgeheimniſſes durch die ruſſiſchen Beamten geſetzt, wie ſie bei uns beobachtet wird.

Aber die Verſtändigung über dieſen Punkt erfolgte in überraſchend ſchneller Zeit, und ſchon Mitte September wurde eine amtliche Bekanntmachung erlaſſen, daß vom erſten Oktober an die ſibiriſche Poſt die Beförderung von Briefen aus Europa für alle Länder im Oſten übernehme. An dieſem Tage gingen die entſprechenden Poſtſäcke ſorgfältig verſiegelt über die weſtliche Grenze von Rußland und erreichten genau, wie es vorgeſehen war, nach drei Wochen rechtzeitig ihr Ziel in Peking, Schanghai und Nagaſaki. Hierbei iſt jedoch ein Umſtand zu beachten, der oft überſehen wird. Während in Deutſchland, Frankreich und England auch die Luxuszüge Briefſchaften befördern, geſchieht dies in Rußland und Sibirien nur durch die eigentlichen Poſtzüge. Die Wagen der ſibiriſchen Luxuszüge führen allerdings auch einen Briefkaſten mit ſich, aber ſein Inhalt wird an der nächſten größeren Station entleert und dem eigentlichen Poſtzug übergeben, der natürlich nicht mit derſelben Geſchwindigkeit fährt. Immerhin iſt die Erſparnis an Zeit, die dadurch für die Korreſpondenz der ganzen Welt hervorgerufen wird, eine bedeutende, da ſich der Weg faſt um die Hälfte verkürzt. Man kann darauf rechnen, daß ein Brief von Berlin nach China und Japan fortan nicht länger als ein- bis zweiundzwanzig Tage Zeit zu ſeiner Beförderung beanſprucht.

Ebenſo haben unſere Globetrotter nach Eröffnung der ſibiriſchen Bahn für eine Reiſe um die Erde einen ganz andern Rekord vor Augen, als er ihnen noch vor kurzem erreichbar war. Wie wurde der brave Phileas Fogg vor dreißig Jahren im Berliner Viktoriatheater angeſtaunt, als er es infolge einer Wette in dem bekannten Ausſtattungsſtück von Jules Verne unternahm, den Kreislauf um unſeren Erdball in achtzig Tagen zu vollenden!

Wir ſind ihm und ſeinem treuen Diener Paſſepartout durch die verſchiedenſten Länder und Völker gefolgt und haben ſeine Aufregung mitempfunden, als er bei der Heimkehr nach London ſich um einen Tag verſpätet zu haben glaubte, ohne im erſten Augenblick daran zu denken, daß er gerade dieſen letzten, entſcheidenden Tag infolge ſeiner Fahrt nach dem Oſten und der Umdrehung der Erde für ſeine Wette gewonnen hatte. Gegenwärtig ſtreiten ſich die Weltreiſenden darum, ob man dem Vorbild Phileas Foggs nicht ſchon in fünfzig oder ſogar weniger Tagen folgen könne. Natürlich lebt vor allem in den Amerikanern der Ehrgeiz, dies Experiment durchzuführen, und ſoweit es ſich bis jetzt überſehen läßt, haben ihre Unternehmungen den entſprechenden Erfolg gehabt Es handelt ſich nur darum, daß man in Japan den entſprechenden Anſchluß an einen Schnelldampfer findet, der den Stillen Ozean kreuzt. Den ganzen Erdball in ſieben Wochen zu umſchlingen iſt allerdings ein Gedanke, den man erſt ſeit der Fertigſtellung der ſibiriſchen Bahn zur Ausführung bringen konnte.

# Die sibirische Eisenbahn im Kriege.

Als im Sommer 1900 die Unruhen in China ausbrachen und die europäischen Mächte sich vereinigten, um die von Osten drohende „gelbe Gefahr" zu bekämpfen, kam Rußland zum erstenmal in die Lage, die Bedeutung der sibirischen Bahn, soweit sie fertiggestellt war, für den Transport von Truppen zu erproben. Damals war aber nur die Strecke von Moskau bis Irkutsk für den regelmäßigen Verkehr eröffnet, und man konnte innerhalb vierundzwanzig Stunden anderthalb Züge mit Soldaten und Kriegsmaterial ablassen. Für die Fahrt über den Baikalsee stand der große Eisbrecher „Baikal", dessen Einrichtungen wir in einem früheren Kapitel geschildert haben, zur Verfügung. Man nahm an, daß er ausreichen würde, gleichzeitig fünfundzwanzig Güterwagen und fünfzehnhundert Mann zwischen den Anlegeplätzen Baikal und Myssowaja zu befördern. Innerhalb vierundzwanzig Stunden waren zwei Hin- und Rückfahrten in Aussicht genommen.

Auf beiden Stationen wurden umfangreiche Erdarbeiten vorgenommen, neue Geleise gelegt und für die Truppen beim Betreten und Verlassen des Dampfers breite Rampen geschaffen. Hierzu kamen Küchenwagen, Einrichtungen zur Verabfolgung von heißem Wasser, zum

Tränken der Pferde usw. Es stellte sich aber bald heraus, daß man die Leistungsfähigkeit des Eisbrechers überschätzt hatte und daß er für die erwähnten vier Fahrten etwa dreißig Stunden brauchte. Außerdem machten sich auf dem See mehrfach so heftige Stürme bemerkbar, daß man die Überfahrten ganz und gar einstellen mußte. Bedenkt man, daß für den Truppentransport unter so ungemein schwierigen Verhältnissen noch gar keine Erfahrungen zur Verfügung standen, so konnte man mit dem Resultat im allgemeinen zufrieden sein. Dabei ereignete sich allerdings Anfang September auch eine bedauerliche Katastrophe in der Nähe von Myssowaja. Mehrere Tage hindurch hatte es ununterbrochen geregnet, und der Damm war unterwaschen. Als man die Fahrt etwas beschleunigte, trat eine Entgleisung ein, bei welcher zweiundzwanzig Wagen zertrümmert wurden, während zum Glück nur elf Personen leichte Verletzungen erlitten. Von Mitte Oktober ab konnten die Wagen geheizt und die Mannschaften in geschlossenen und erwärmten Räumen gespeist werden. Damals erkannte man, daß der Wert der sibirischen Bahn für militärische Zwecke wesentlich von den Umständen abhängig ist, unter denen sich die Fahrt über den Baikalsee vollzieht. Es war unmöglich, trotz aller Berechnungen und Vorsichtsmaßregeln für diese Strecke einen bestimmten Plan innezuhalten und sich vor unangenehmen und folgenschweren Überraschungen zu schützen.

Die Schwierigkeiten, die sich im Sommer einstellten, vermehrten sich naturgemäß im Winter, und man machte alle möglichen Versuche, ihrer Herr zu werden. Man kam sogar auf den Gedanken, die Schienen unmittelbar auf das Eis des Sees zu legen und die Züge darüber hinwegrollen zu lassen, wie man es mit den Wagen der elektrischen

Bahn während der kalten Jahreszeit in St. Petersburg auf dem Eis der Newa regelmäßig mit Erfolg tut. Für den Baikalsee erwies sich dies Experiment aber als äußerst gefährlich, und man kam davon bald wieder ab. Man mußte aus strategischen Gründen unbedingt daran denken, den Bau einer Bahn um den See zu unternehmen, um für alle Fälle bei den Truppenbewegungen sicher zu gehen. So stand die Angelegenheit nach dem Bericht des „Wojenni Sbornik" im Sommer des Jahres 1901. Die Möglichkeit, größere Truppenmassen schnell und sicher nach dem fernen Osten gelangen zu lassen, wird binnen kurzem von der sibirischen Bahn vollkommen gelöst worden sein. Die Mängel, die sich dabei in der ersten Zeit einstellten, werden immer mehr verschwinden, so daß an der Brauchbarkeit des Unternehmens für diese Zwecke in keiner Weise gezweifelt werden kann. Es fehlt uns für diese Annahme auch nicht an einer offiziellen Bestätigung.

Über den Transport zweier Infanteriebrigaden mit Artillerie aus dem europäischen Rußland nach Transbaikalien brachte das „Militär-Wochenblatt" in Nr. 83 des Jahres 1903 folgende nähere Angaben:

„Teils zur Erprobung der Leistungsfähigkeit der sibirischen Bahn, teils aus Ausbildungsgründen bezw. zu andern nicht bekannt gewordenen Zwecken sind in diesem Sommer zwei Infanteriebrigaden mit je einer Artillerieabteilung per Eisenbahn aus ihren Garnisonen nach Transbaikalien im Militärbezirk Amur befördert worden. Es sind die zweite Brigade der 31. Infanteriedivision, Garnison der Regimenter in Kursk und Charkow, und der 36. Infanteriedivision, Garnison der Regimenter Jegorjewsk und Skopin. Diese auf Friedensfuß ausgerüsteten Truppen sollen im Verein mit den in Trans-

baikalien ſtehenden ein Lager bei Tſchita beziehen, an den dortigen Sommerübungen teilnehmen und im Oktober zurückbefördert werden.

„Nähere Nachrichten ſind über den Aufbruch der zweiten Brigade der 35. Diviſion vorhanden. Danach erhielt die im Lager bei Rjäſan übende Brigade am 29. Mai a. St. den Befehl, ſich für den Transport bereit zu halten. Nach zwei Tagen rückten die Regimenter zunächſt zu weiterer Ausrüſtung per Eiſenbahn in ihre Garniſonen Jegorjewsk und Skopin ab, wo ſie am 2./15. und 3./16. Juni eintrafen. Am 11./24. Juni begann der Transport nach Transbaikalien, jedes Regiment in vier Echelons. Die ganze Brigade wurde innerhalb acht Tage inſtradiert, worauf die Echelons der Artillerie folgten.

„Obwohl nur ein Teil der Ausrüſtung und keine Lagerzelte mitgenommen wurden, betrug die von jedem Regiment mitgeführte Laſt außer Fahrzeugen und Pferden 3000 Pud. Dieſer Transport von größeren Truppenteilen aus Europa nach Transbaikalien bietet eine Analogie zu der vor zwei Jahren ausgeführten Gaſtrolle der mittlerweile wieder zurückgekehrten 1. Kaukaſiſchen Schützenbrigade in Trauskaſpien. Er dokumentiert in eindringlicher Weiſe, daß die neue Schienenſtraße aus dem Innern des Reichs nach dem „fernen Oſten“ tatſächlich benutzbar geworden iſt und den Begriff der Entfernung für kriegeriſche Zwecke weſentlich abgeſchwächt hat. Wenn auch zunächſt nicht wahrſcheinlich, ſo erſcheint es doch keineswegs ausgeſchloſſen, daß die Sibiriaki (ſibiriſche Soldaten) ihren europäiſchen Kameraden über kurz oder lang deren Beſuch auf demſelben Wege zurückerſtatten und dadurch die volle Einheitlichkeit der gewaltigen Streitmacht des Zarenreichs für alle Zwecke und auf allen Kriegstheatern bekunden.“

In dem Kapitel „Auf dem Baikalsee" sprachen wir von den hohen Nummern, die wir von den Güter- und Personenwagen auf der sibirischen Bahn abgelesen hatten. Die Zahlen entsprechen aber nicht der Menge des rollenden Materials, das zur Verfügung steht, sondern haben offenbar eine andere Bedeutung. Nach dem „Russischen Kalender" für das Jahr 1904 gibt es in ganz Rußland 12 168 Lokomotiven, 14 275 Passagierwagen und 288 436 Güterwagen. Wie viel davon auf die sibirische Bahn kommen, läßt sich, soweit wir Umschau gehalten haben, mit Bestimmtheit nicht angeben. Nur so viel steht fest, daß im Februar 1899 beschlossen wurde, den Betrieb auf der ganzen Strecke derartig zu verstärken, daß bis Ende 1902 722 Lokomotiven, 333 Personenwagen, 659 Übersiedlerwagen und 13 217 Güterwagen zur Verfügung stehen würden. Man darf aber annehmen, daß bei der lebhaften Steigerung des Verkehrs auch diese Neuanschaffungen nicht ausreichend gewesen sind, wie man es schon aus den neuen Wagen erkennen kann, die seit diesem Sommer durch die Mandschurei laufen.

Bei der Betrachtung der Einrichtungen, wie wir sie auf der sibirischen Bahn vorfanden, haben wir uns gehütet, in phantasievollen Zukunftsbildern zu schwelgen. Die einfachen Tatsachen schienen uns eine beredtere Sprache zu führen als alles, was Voreingenommenheit und Neid dagegen geäußert, Überschwenglichkeit und Kritiklosigkeit dazu erfunden haben. Immer wieder muß aber daran erinnert werden, daß ein solches Unternehmen erst allmählich entstehen und sich zu einem vollkommenen Instrument des Verkehrs entwickeln kann. Noch viele Jahre hindurch wird daran gebessert und die Geschwindigkeit der Fahrt erhöht werden müssen. Wäre es möglich, die

ſibiriſchen Züge ebenſo ſchnell wie unſere deutſchen Kurierzüge laufen zu laſſen, ſo würde man für die Strecke von Moskau nach Dalny und Port Arthur nicht wie jetzt beinahe vierzehn Tage, ſondern weniger als eine Woche gebrauchen. Berlin und Wien würden dann nur noch neun, Paris und London zehn Tagereiſen auf dem Schienenwege von der Küſte des Stillen Ozeans entfernt ſein. Wann und ob es überhaupt dahin kommen wird, läßt ſich nicht annähernd im voraus beſtimmen, ſo ſehr die Phantaſie des Reiſenden auch geneigt iſt, ſich eine ſolche Möglichkeit auszumalen. Man würde dann am Sonntag früh in Berlin frühſtücken und am Sonnabend darauf in Peking zu Mittag eſſen können, nachdem man eine Reiſe von über zehntauſend Kilometer gemacht hat.

Seit dem Frieden von Schimonoſeki 1896 hat ſich zwiſchen Rußland und Japan eine Spannung herausgebildet, die einen immer ſchärferen Charakter anzunehmen ſcheint. Japan hat ſich an dem Siege über das chineſiſche Nachbarland derartig berauſcht, daß es ſich die Kraft zutraut, auch mit einem ungleich ſtärkeren Gegner, mit Rußland, fertig zu werden. Es hat ſeine Rüſtungen zu Land und zu Waſſer bis zum äußerſten geſteigert, und Parlament und Preſſe ſcheinen die Regierung zu einer gewaltſamen Entſcheidung hindrängen zu ſollen, wer an der Küſte des Gelben Meeres in Zukunft ſich als Herrn fühlen darf. Japan rechnet dabei auf die Hilfe ſeines Bundesgenoſſen England und ſucht die Hand vor allem nach Korea auszuſtrecken, weil es wegen ſeiner Übervölkerung eine Ausdehnung ſeines Länderbeſitzes notwendig braucht. Ebenſo fieberhaft ſchnell wie Japan ſeine Flotte verſtärkt und ſeine Schiffe den beſten Leiſtungen der modernen Technik und Ausrüſtung gleichgeſtellt hat,

ist von Rußland der Bau der Bahn durch die Mandschurei betrieben und ausgeführt worden. Mit drohenden Mienen stehen sich die beiden Völker gegenüber, und jedermann fragt sich, wann die Entscheidung erfolgen und wem der Sieg zufallen werde.

Sollte wirklich ein Krieg zwischen Rußland und Japan ausbrechen, so würde als Schauplatz für militärische Operationen zunächst das Meer in Frage kommen. Sollte sich dabei der Sieg auf die Seite Rußlands neigen, so würde er wahrscheinlich in der Form ausgenutzt werden, daß es die Mandschurei noch fester, als es bereits jetzt geschehen ist, in seinen Besitz bekommt, und außerdem Korea besetzt. An einem solchen Vorgehen würde es nach einer erfolgreichen Seeschlacht von irgend welcher Seite schwerlich gehindert werden. Die Klugheit dürfte es ihm gleichzeitig auch gebieten, sich noch weiter vorzuwagen und Japan auch zu Lande anzugreifen.

Die Japaner wären andererseits in der Lage, den Russen ihre Häfen am ostasiatischen Gewässer, Wladiwostok, Dalny und Port Arthur, zu sperren und ihren Verkehr auf dem Stillen Ozean lahm zu legen. Ein Landangriff, den die Japaner unternehmen könnten, würde mit großen Schwierigkeiten verbunden sein. Sie könnten allerdings als Ausgangspunkt für eine solche Operation die koreanische Küste zwischen Wladiwostok und Gensan annehmen. Von hier aus würden sie den kürzesten Landmarsch gegen das Zentrum der feindlichen Macht erzielen, das man in Charbin, beim Kreuzungspunkt der mandschurischen Bahn, annehmen darf. Die Luftlinie beträgt bis dahin immer noch fünfhundert Kilometer. Aber sehr treffend bemerkt mein militärischer Gewährsmann, dem ich bei diesen Ausführungen folge, daß der zurückzulegende

Weg bedeutend länger sein und durch Gebirge, Flüsse und unbewohnte Gegenden führen würde.

Auch bei günstigen Witterungsverhältnissen ist nicht daran zu denken, daß die Truppen täglich mehr als fünfzehn Kilometer marschieren können. Man würde für große und umständliche Trägerkolonnen sorgen und die Etappen durch bedeutende Kräfte hinter der Front sichern müssen. Den Russen würde aller Wahrscheinlichkeit nach nichts lieber sein, als ein solcher tollkühner Zug des japanischen Heeres. Sie würden es ruhig an sich herankommen lassen und ihre Feinde, wenn sie von den Anstrengungen des Marsches, den Entbehrungen und Unbilden des Klimas geschwächt sind, einfach vernichten.

Eine Möglichkeit gibt es aber auch für die Japaner, in der Nähe von Port Arthur zu landen und den befestigten Hafen anzugreifen. Dazu würde aber ein ungemein energisches und erfolgreiches Vorgehen gehören, weil Port Arthur an sich schon eine sehr starke Besatzung aufweist und außerdem durch die sibirische Bahn aus der Mandschurei und Transbaikalien Verstärkungen herbeigeschafft werden können. Man rechnet damit, daß sich an jedem Tag durch die Eisenbahn dreitausend Mann nach der Kwantunghalbinsel befördern lassen. Für ungleich leichter hält man es aber, wenn die Japaner sich auf eine Landoperation beschränken und Korea besetzen wollten. Sie müßten dann warten, bis die Russen sie etwa in der Nähe des Jalusflusses, wo die Japaner sich festsetzen könnten, wieder heraustreiben würden.

Alles hängt natürlich davon ab, in welchem Verhältnis die beiden Armeen ihrem Wert nach zueinander stehen. Den russischen Soldaten versagt niemand das

Zeugnis, daß ſie an Tapferkeit und Ausdauer einen hohen Rang einnehmen. Die Japaner haben in jüngſter Zeit durch ihre militäriſche Schulung und durch ihre Siege im Kampf mit China berechtigtes Aufſehen erregt. Sie haben es dabei mit einem Gegner zu tun gehabt, der weſentlich unter ihnen ſtand, und würden ihre Überlegenheit den Ruſſen gegenüber erſt zu beweiſen haben. Auch die Jahreszeit ſpielt für den Ausgang des Krieges eine nicht unbedeutende Rolle. Die Japaner, die den Winter ſchlecht vertragen können, dürften wahrſcheinlich den Frühling bevorzugen, während ihre Gegner es mit der Kälte viel beſſer aufnehmen würden und ſich vor den Schreckniſſen des Winters nicht zu fürchten brauchen.

Wiederholt iſt davon die Rede geweſen und der Wunſch ausgeſprochen worden, daß nach der Vollendung der großen ſibiriſchen „Magiſtrale“ nun auch die Transbaikalbahn zwiſchen Sſretensk und Chabarowsk ausgebaut werden müſſe. Es wurde ſogar behauptet, daß es ſich dabei um eine feſt beſchloſſene Sache handle. Prüft man aber die Dinge, wie ſie wirklich liegen, ſo wird man zu der Überzeugung gelangen, daß hier der Wunſch wieder einmal der Vater des Gedankens ſei. Vorläufig beabſichtigt man keineswegs, aufs neue ungezählte Millionen für einen ſolchen Zweck auszugeben, und hält die Waſſerverbindung auf der Schilka und dem Amur trotz aller Mängel, die ihr anhaften, für ausreichend. Freilich klagte mir ein Kaufmann aus Charbin ſeine Not, als er ſich Ende Oktober auf einem Schleppdampfer befand und von einem Tage auf den andern vergeblich die Abfahrt erwartete, die durch den niedrigen Waſſerſtand auf dem Amur immer wieder verzögert wurde. Es fehlte nicht viel, ſo wäre er in Blagowjeſchtſchensk eingefroren und hätte dann noch

ein paar Wochen auf genügend starkes Eis warten müssen, um mit dem Schlitten vorwärts zu kommen.

Weit größere Aussicht auf Verwirklichung haben dagegen zwei Eisenbahnlinien durch die Mandschurei, die dazu dienen würden, den Besitz des Landes den Russen noch mehr zu sichern, als es durch die Hauptlinie bisher schon geschehen ist. Die eine Strecke würde von Zizikar in nördlicher Richtung nach dem Amur bei Blagowjeschtschensk führen, die andere Charbin in nordöstlicher Richtung mit Chabarowsk verbinden. Dadurch könnte man den nördlichen Teil der Mandschurei durch die Eröffnung neuer Verkehrsstraßen unmittelbar an Sibirien anschließen. Überall sehen wir, wie das Land durch die Eisenbahn erobert wird, wie die Russen sich an den Stationen festsetzen, Kolonien begründen und aus den Marktflecken Städte entstehen lassen. Niemand denkt mehr daran, daß sie ihre Truppen zurückziehen werden, so oft sie auch an die Erfüllung dieser Verpflichtung, die sie übernommen haben, erinnert werden. In Tschita, Charbin und Mukden befinden sich die Hauptpunkte für die Ansammlung von Truppen, die angeblich nur zum Schutz der Bahn eintreffen, aber offenbar viel weitergehende Zwecke verfolgen.

Die Ernennung des Admirals Alexejew zum Generalgouverneur der Mandschurei bedeutet einen weiteren Schritt bei der Ausführung des Eroberungsplanes, den Rußland verfolgt und für den es die neue Bahn in erster Linie bestimmt hat. Die aneinander gereihten Schienen und die lange Wagenkette, die über sie hinwegrollt, scheinen ebenso zuverlässige Waffen wie Kanonen und Gewehre zu bilden. Daß es den Russen in der Mandschurei auch an diesen nicht fehlt, haben die jüngsten Ereignisse be-

wiesen, vor allem die große Revue, welche Admiral Alexejew im Oktober dieses Jahres in Port Arthur veranstaltete. Die Zahl der Truppen, die bei dieser Gelegenheit dort versammelt waren, wird sehr verschieden angegeben, war aber groß genug, um den Eindruck einer Streitmacht zu hinterlassen, gegen welche mit der bloßen Berufung auf Verträge und mit Protesten wenig auszurichten ist.

China hat bis jetzt rat- und tatenlos auf dies immer weiter vorschreitende Eroberungswerk hingestarrt und muß die Mandschurei als verloren ansehen, wenn es den Russen nicht den Krieg erklären will. In China gibt es aber auch eine sich lebhaft rührende Partei, die für diesen Fall ein Zusammengehen mit Japan verlangt, so daß sich dann die mongolische Rasse gegen das Europäertum, wie es durch die Russen vertreten wird, zu einem gewaltigen Völkerkampf verbinden würde.

Die sibirische Bahn übertrifft alle bisher gebauten Strecken bei weitem an Ausdehnung. Die kanadische Pacificbahn umfaßt 4677, die Union-Pacificbahn, die von San Francisco über Chicago nach New-York führt, 5337 Kilometer. Dagegen zieht sich die „Magistrale" von Tscheljabinsk nach Wladiwostok 7588 Kilometer und nach Port Arthur noch über 180 Kilometer länger hin. Nehmen wir ihre westliche Fortsetzung von Tscheljabinsk über Moskau und Warschau bis zur preußischen Grenze bei Alexandrowo hinzu, so erreichen wir eine Gesamtlänge des Schienenstranges von über 10000 Kilometer. Das bedeutet ungefähr so viel, als wenn jemand die Strecke von Basel über Frankfurt und Berlin nach Königsberg neunmal zurücklegen wollte.

Verbindet die sibirische Bahn einerseits Europa mit

Aſien in einer Weiſe, die alle früher ausgeſprochenen Erwartungen ſchon jetzt weit hinter ſich läßt, ſo iſt ſie China und dem oſtaſiatiſchen Küſtengebiet gegenüber zu einer Waffe und einem Kulturwerkzeug erſten Ranges geworden. Es hat wahrlich keinen Sinn, dieſem Unternehmen gegenüber ein ſchiefes Geſicht zu machen, es wegen mancher Mängel, die ihm anhaften, vor den Augen der Welt herabzuſetzen und gehäſſigen Entſtellungen mehr Glauben zu ſchenken, als ſie verdienen. Man ſollte vielmehr verſuchen, das Rieſenwerk in dem Plan, der ihm zugrunde liegt, in ſeinen Einrichtungen kennen zu lernen und ſich ein Bild von den Veränderungen zu machen, die es im Weltverkehr hervorrufen dürfte. Früher, als man es in Ausſicht geſtellt hatte, iſt die ſibiriſche Bahn bis auf das letzte Glied, die Strecke um den Baikalſee, vollendet, und das Zukunftsbild des Panoramas von Moskau nach Peking, das im Sommer 1900 auf der Pariſer Weltausſtellung in dem ruſſiſchen Gebäude am Trocadero vorüberzog, während die Zuſchauer in den Waggons des ſibiriſchen Zuges ſaßen, ſchon jetzt faſt zur Wahrheit geworden.

# Register.


Alexander III, Zar S. 25.
Alexanderbrücke bei Batraki S. 47.
Alexei, Großfürst S. 16.
Alexejew, Admiral S. 232, 288.
Amur, Fluß S. 22, 82, 255.
Angara, Fluß S. 76.
„Angara", Eisbrecher S. 84, 239.
Antokolsky, Bildhauer S. 21.
Asien. Von A. nach Europa. Aus meinem Reisetagebuch S. 222—246.
Astrachan S. 47.
Auerbach, Berthold S. 41.

Baikalsee S. 10, 23, 34, Auf dem B. S. 76—89, 239—240, 279.
„Baikal", Trajektdampfer S. 77—79, 239—240.
Baikal, Station S. 34, 78, 88.
Baracken S. 63.
Batraki S. 47, 244.
Berdausch S. 34.
Bibliothek S. 32, 41.
Blagowjeschtschensk S. 255.
Bogotol S. 34.
Botscharow, Ingenieur S. 96.
Brücken S. 59—60.
Busch, Wilhelm S. 157—158.
Butter, Transport von S. 64.

Chabarow S. 22.
Chabarowsk S. 25.
Charbin S. 28, 35, 48, 233 bis 234.
China, Grenze von S. 91.
Chingangebirge S. 95.
„Chinesische Osteisenbahn" S. 37.
Colonisten S. 271.
Chorchonte S. 93.
Czerwinski, Ingenieur S. 114.

Dalny S. 10, 35, 37, 48, 103 bis 130, 202, 222—230.
Daschizjao S. 101, 230.
Dostojewski, Dichter 11, 67.

„Führer auf der großen sibirischen Bahn" S. 265—267.

Ganz & Co. S. 107.
Gleise der Eisenbahn S. 59—60, 62.

Gobi, Wüste S. 90.
Gorkis „Nachtasyl" S. 1—3.
„Großherzogin Elisabeth" Schulschiff S. 16.
Grube, Professor, Wilhelm S. 212, 218.
Guillaume, Kommerzienrat S. 16.

Hübbenet, Verkehrsminister S. 25.
Humboldt, Alexander v. S. 251—252.

Jablonowy-Rücken S. 22, 90, 235.
Jakutsk S. 22.
Jediger, Zar von Sibir S. 20.
Jenissei, Fluß S. 69, 269.
Jermak, Eroberer von Sibirien S. 20—21.
Jlanskaja S. 34.
Jlmenskij-See S. 50.
„Jltis", S. 151, 167, 194.
Indischer Ozean S. 28.
Irkutsk S. 5, 22, 23, 26, 34, 41, 242.
Irtysch, Fluß S. 21.
Judin S. 69.
Jugowitsch, Ingenieur S. 242.

Kainsk S. 34.
Kasan S. 24.
Klein, J. L. S. 220.
Königsberg i. Pr. S. 5—6.
Koslow S. 44.
Krasnojarsk S. 23, 34, 68—69.
„Kreidezirkel", Drama S. 208.
Kulis S. 115.
Kultuk S. 87.
Kunst & Albers S. 122—123.
Kurgan S. 34, 63—64.
Kursk-Nowgoroder Bahnhof S. 29—30.

Land- und Wasserwege nach dem fernen Osten S. 247—263.
Legras, Professor S. 232.
Leinner, Restaurant S. 9.
Lena, Fluß S. 55.
Lermontow, Dichter S. 45.
Li Taipoh, Dichter S. 214—215.

Mandschurei, die S. 27, 90—102.
Mandschureibahn S. 14, 15, 27, 28.
Mandschuria, Station S. 91—92, 236.
„Mandschuria", Dampfer S. 184.
Maron, Generalkonsul S. 9.
Melchers & Co. S. 166.
Meyer, E. M. S. 11.
Militärtransporte S. 279—282.
„Mongolia", Dampfer S. 184.
Morschansk S. 44.
Moskau S. 29, 42, 246—249.
Von M. nach Tscheljabinsk S. 43—57.
Moskitos S. 38.
Mukden S. 35, 100.
Murawiew, Graf S. 22.
Myssowaja S. 26, 34, 37.

Nagadan S. 91.

Nagasaki S. 28.
Nertschinsk S. 22.
Nikolai, Großfürst S. 252—256.
Nikolskoje S. 27.
Nischnij Nowgorod S. 24.

Ob S. 34.
Opiumraucher S. 180.
Omsk S. 23, 24, 34, 61, 65—67.
Orenburg S. 25.
„Orientreise Seiner Majestät des Kaisers von Rußland als Großfürst-Thronfolger 1890—91". S. 252—256.
Ost-Asiatische Bank S. 166.

Panorama der sibirischen Bahn S. 19.
Pariser Weltausstellung S. 18—19.
Peking S. 23, 28, 40, 90, 146, 148.
Pensa S. 45.
Perm S. 24
„Peterburgskija Wjedomosti" S. 14.
Petersburg St. S. 8—17.
Petropawlowsk S. 34, 64.
Pleske, Minister S. 15.
Pobjedonoszew S. 16.
Port Arthur S. 3, 110, 116—130.
Possiet, Verkehrsminister S. 25.

Rickshaw S. 163—164.
Rjashk S. 44.
Russisch-Chinesische Bank S. 14.

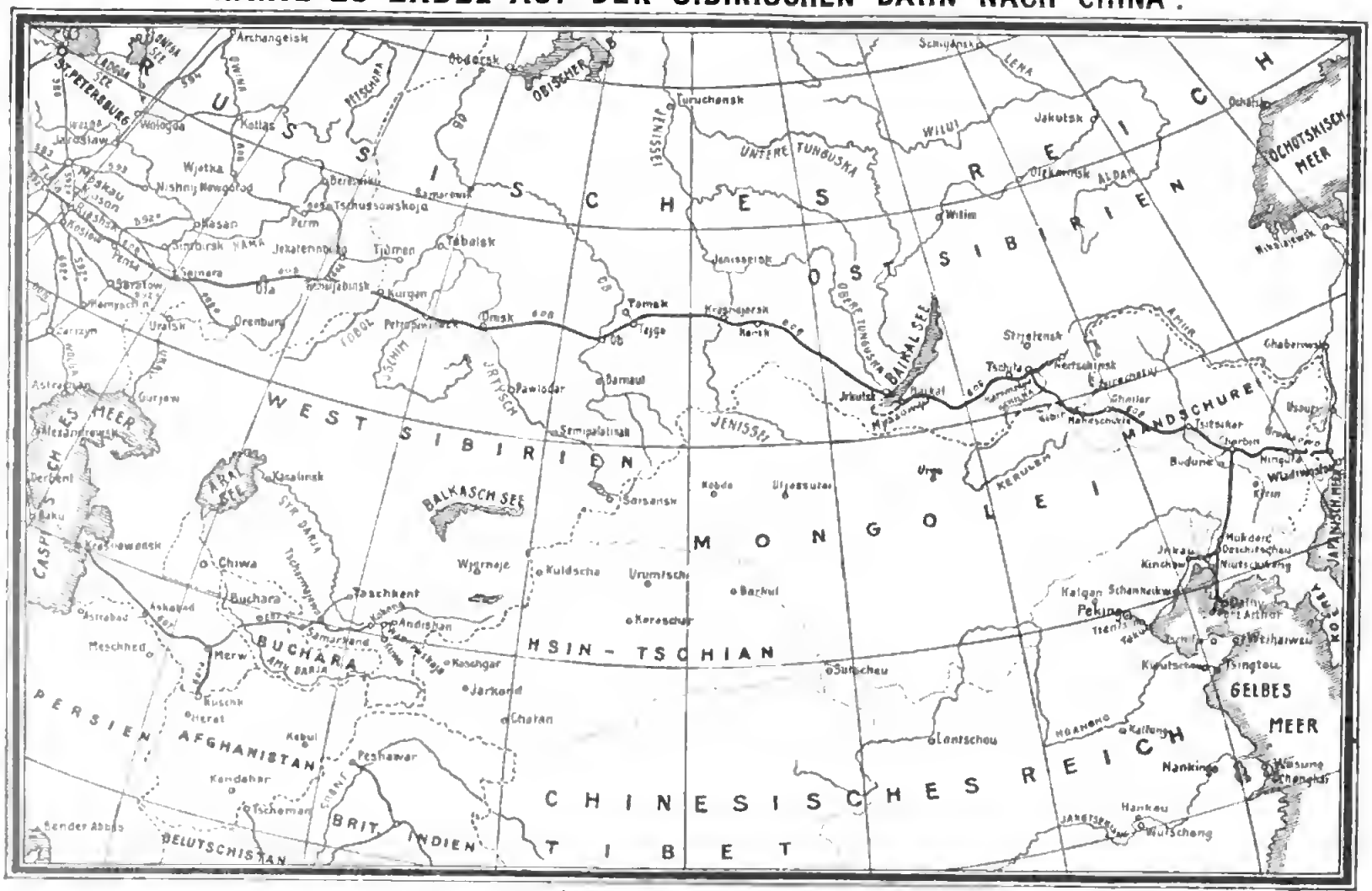
Sachalin, Insel S. 271.
Sacharow, Oberingenieur. S. 108, 109.
Samara, Stadt S. 25, 244.
Schache S. 61.
Schanghai S. 11, 28, 146, 147, 160—186, 258.
Schauspielkunst und Literatur, von chinesischer S. 201 bis 221.
Schilka, Fluß S. 26, 82.
Sibirische Bahn, Geschichte der S. 18—28, S. B. im Frieden S. 264—278. S. B. im Kriege S. 279—290.
Sikawei, meteorologische Station S. 187—200.
Singzirpen, S. 136—138.
Sibirischen Luxuszuge, im S. 29—42.
Sima, Station S. 34.
Slatoust S. 49.
Sommermeyer, S. 225.
Sparkassen S. 63.
Spielhagen, Friedrich S. 41.
Sselenga, Fluß S. 90.
Ssimbirsk S. 45.
Ssretensk S. 26.
Ssungari, Fluß S. 97.
Ssysran, Station S. 45.
Stationen der sibirischen Bahn S. 34.
Steinacker, Bankdirektor S. 33.
Steinbreche, Pflanze S. 73.
Stillen Ozean, auf dem S. 145—159.
Stroganow S. 20.
Suezkanal S. 28.

Taiga S. 34.

Tanchoi S. 87.
Tee S. 223—224.
Tillmanns S. 16.
Timirjasew S. 15.
Tjumen S. 24.
Tobol, Fluß S. 21, 64.
Tobolsk, Stadt S. 22.
Tomsk S. 3, 22, 67—68.
Tolstoi, Graf L. N. S. 245—246.
Transbaikalbahn, die S. 26.
Trokadero, Pariser S. 18—19.
Tsingtau S. 151—154.
Tula S. 245.
Tulun S. 34, 70.
Tscheljabinsk S. 25—26, 34, 63, „Von Tsch. nach Irkutsk" 58—75.
Tschifu S. 131—144.
Tschita S. 91, 256.
Uchtomsky, Fürst S. 14—15, 254.
Ufa, S. 25, 34, 48.
Ural, der S. 20, 49.
Urschumka S. 49.
Waggons, die Zahl der S. 283.
Witte S. 15, 106, 107.
Wladiwostok S. 3, 23, 27, 28, 126—128.
Wiedenfeld, Kurt S. 23, 58 bis 59, 274.
Wolga, Fluß S. 45—47.
Waldbrände S. 74.
Werchne-Udinsk S. 90.
Yantsekiang S. 158, 160, 183.
Yuan, Tsze-tsai, Dichter. S. 216.
Zarskoje Sselo S. 15.

7290. Deutsche Buch- und Kunstdruckerei, G. m. b. H., Zossen—Berlin SW. 11.

# KARTE ZU ZABEL AUF DER SIBIRISCHEN BAHN NACH CHINA.




Verlag Herm. Paetel.

# Allgemeiner Verein für Deutsche Litteratur.

**Protektorat:**

**Se. Königl. Hoheit Grossherzog Wilhelm Ernst von Sachsen-Weimar und Se. Hoheit Herzog Friedrich zu Anhalt.**

## Vorstand:

Dr. **Friedrich Schmidt,**
Geh. Ober-Reg.-Rat u. vortrag. Rat im Kultusministerium.

**Prof. A. v. Werner,**
Direktor d. Kgl. Akademie d. Künste zu Berlin.

Dr. **Erich Schmidt,**
ordentl. Professor an der Kgl. Universität zu Berlin.

Dr. **M. Jordan,**
Geheimer Ober-Regierungsrat zu Berlin.

## Satzungen:

§ 1. Der „Allgemeine Verein für Deutsche Litteratur" verfolgt die Aufgabe, seinen Mitgliedern neue, gute populärwissenschaftliche Werke hervorragender deutscher Schriftsteller auf dem Gebiete der Geschichte, Literatur, Länder- und Völkerkunde, Naturwissenschaften, Philosophie, Musik, Kunst u. s. w. zu einem billigen Preise zugänglich zu machen und mittellose deutsche Bibliotheken des In- und Auslandes durch unentgeltliche Lieferung von Vereinswerken zu unterstützen.

§ 2. Die Mitglieder verpflichten sich zur Zahlung eines jährlichen Abteilungsbeitrages von Achtzehn Mark, der beim Eintritt in den Verein oder bei Empfang des ersten Bandes der Abteilung zu entrichten ist.

§ 3. In jeder Abteilung erscheinen in Zwischenräumen von drei Monaten vier Werke im Umfange von ca. 20 Bogen Oktav, die sich durch geschmackvollen Druck und eleganten Halbfranz-Einband auszeichnen und allen Vereinsmitgliedern postfrei zugesandt werden.

§ 4. Die Vereins-Veröffentlichungen gelangen zunächst nur an die Mitglieder zur Versendung und werden an Nichtmitglieder erst später und nur zu bedeutend erhöhtem Preise (der Band zu 6—9 Mark) abgegeben. Der sofortige **Umtausch** eines neuerschienenen Werkes gegen ein anderes, früher erschienenes ist den Vereins-Mitgliedern **ohne jede Nachzahlung gestattet.**

§ 5. Der Eintritt in den Verein kann jederzeit erfolgen. Die Beitrittserklärung ist an eine beliebige Buchhandlung oder an die Geschäftsstelle des „Allgemeinen Vereins für Deutsche Litteratur" Berlin W., Elßholzstraße 12, zu richten. Ein etwaiger Austritt ist spätestens bei Empfang des dritten Bandes einer jeden Abteilung der betreffenden Buchhandlung oder der Geschäftsstelle des Vereins anzuzeigen.

§ 6. Die Geschäftsführung des Vereins liegt in den Händen der Verlagsbuchhändler Kommerzienrat Dr. Hermann Paetel und Alfred Paetel. Die Veröffentlichungen erscheinen im Verlag von Hermann Paetel.

Die Veröffentlichungen des Vereins für Deutsche Litteratur haben in den dreißig Jahren seines Bestehens in allen Gauen Deutschlands und weit über dessen Grenzen hinaus die größte Anerkennung gefunden und sich in allen Schichten der gebildeten Gesellschaft, ja selbst in den höchsten Kreisen und unter den gekrönten Häuptern Europas eine überaus stattliche Zahl treuer Freunde erworben.

**In den bisher erschienenen XXVII Abteilungen gelangten nachstehende Werke zur Ausgabe:**

## Abteilung I

**Bodenstedt, Fr. v.,** Aus dem Nachlasse Mirza-Schaffys.

***Sybel, H. v.,** Vorträge und Aufsätze.

**Osenbrüggen, E.,** Die Schweizer. Daheim und in der Fremde.

***Schmidt, Adolf,** Historische Epochen und Katastrophen.

***Reitlinger, Edm.,** Freie Blicke. Populärwissenschaftl. Aufsätze.

***Löher, Franz v.,** Kampf um Paderborn 1597–1604.

**Hanslick, Eduard,** Die moderne Oper.

## Abteilung II

***Richter, H. M.,** Geistesströmungen.

***Heyse, Paul,** Giuseppi Giusti, Gedichte.

***Bodenstedt, Fr. v.,** Shakespeares Frauencharaktere.

***Auerbach, Berthold,** Tausend Gedanken des Collaborators.

***Gutzkow, Carl,** Rückblicke auf mein Leben.

***Hoyns, Georg,** Die alte Welt.

***Frenzel, Karl,** Renaissance- und Rococo-Studien.

## Abteilung III

**Vambéry, Hermann,** Sittenbilder aus dem Morgenlande.

**Lorm, Hieronymus,** Philosophie der Jahreszeiten.

**Büchner, Ludwig,** Aus dem Geistesleben der Tiere.

***Lindau, Paul,** Alfred de Musset.

**Bodenstedt, Fr. v.,** Der Sänger von Schiras, Hafisische Lieder.

***Goldbaum, W.,** Entlegene Kulturen.

***Reclam, C.,** Lebensregeln für die gebildeten Stände.

## Abteilung IV

***Woltmann, Alfred,** Aus vier Jahrhunderten niederländisch-deutscher Kunstgeschichte.

***Dingelstedt, Franz,** Litterarisches Bilderbuch.

***Strodtmann, Ad.,** Lessing. Ein Lebensbild.

**Lazarus, M.,** Ideale Fragen.

***Lenz, Oscar,** Skizzen aus Westafrika.

***Vogel, H. W.,** Lichtbilder nach der Natur.

**Büchner, Ludwig,** Liebesleben in der Tierwelt.

Digitized by Google

## Abteilung V

**Hanslick, Eduard,** Musikalische Stationen. (Der „Modernen Oper" II. Teil.)

**Cassel, Paulus,** Vom Nil zum Ganges. Wanderungen in die orientalische Welt.

*__Werner, Reinhold,__ Erinnerungen und Bilder aus dem Seeleben.

*__Lauser, W.,__ Von der Maladetta bis Malaga. Zeit- und Sittenbilder aus Spanien.

## Abteilung VI

*__Lorm, Hieronymus,__ Der Abend zu Hause.

*__Schmidt, Max,__ Der Leonhardsritt. Lebensbilder aus dem bayerischen Hochlande.

*__Genée, Rudolf,__ Lehr- und Wanderjahre des deutschen Schauspiels.

*__Kreyßig, Friedrich,__ Litterarische Studien und Charakteristiken.

## Abteilung VII

*__Weber, M. M., Freiherr von,__ Vom rollenden Flügelrade.

*__Ompteda, Ludwig, Freiherr von,__ Aus England. Skizzen und Bilder.

__Hopfen, Hans,__ Lyrische Gedichte und Novellen in Versen.

*__Das moderne Ungarn.__ Herausgegeben von Ambros Reményi.

## Abteilung VIII

__Ehrlich, H.,__ Lebenskunst und Kunstleben.

__Hanslick, Eduard,__ Aus dem Opernleben der Gegenwart. (Der „Modernen Oper" III. Teil.)

*__Reuleaux, F.,__ Quer durch Indien. Mit 20 Original-Holzschnitten.

__Klein, Hermann J.,__ Astronomische Abende. Geschichte und Resultate der Himmels-Erforschung.

## Abteilung IX

__Brahm, Otto,__ Heinrich von Kleist. (Preisgekröntes Werk.)

__Egelhaaf, G.,__ Deutsche Geschichte im Zeitalter der Reformation. (Preisgekröntes Werk.)

__Jastrow, J.,__ Geschichte des deutschen Einheitstraumes und seiner Erfüllung. (Preisgekröntes Werk.)

*__Gottschall, Rud. v.,__ Litterarische Totenklänge u. Lebensfragen.

## Abteilung X

*__Preyer, W.,__ Aus Natur- und Menschenleben.

*__Jähns, Max,__ Heeresverfassungen und Völkerleben. Eine Umschau.

*__Lotheißen, Ferdinand,__ Margarethe von Navarra.

__Hanslick, Eduard,__ Concerte, Componisten u. Virtuosen.

## Abteilung XI

*__Gneist, Rudolf v.,__ Das englische Parlament in tausendjährigen Wandlungen vom 9. bis zum Ende des 19. Jahrhunderts.

__Güßfeldt, Paul,__ In den Hochalpen. Erlebnisse a. d. Jahren 1859 bis 1885.

*__Meyer, M. Wilhelm,__ Kosmische Weltansichten. Astronomische Beobachtungen und Ideen aus neuester Zeit.

*__Brugsch, H.,__ Im Lande der Sonne. Wanderungen in Persien.

## Abteilung XII

*Meyer, Jürgen Bona, Probleme der Lebensweisheit. Betrachtungen.
*Herrmann, Emanuel, Cultur und Natur. Studien im Gebiete der Wirtschaft.
Büchner, Ludwig, Thatsachen und Theorien a. d. naturwissenschaftl. Leben der Gegenwart.
Hanslick, Eduard, Musikalisches Skizzenbuch. (Der „Modernen Oper" IV. Teil.)

## Abteilung XIII

Gefficken, F. H., Politische Federzeichnungen.
Lesseps, Ferdinand von, Erinnerungen.
Meyer, M. Wilh., Die Entstehung der Erde und des Irdischen.
*Bodenstedt, Friedrich v., Erinnerungen aus meinem Leben. I. Bd.

## Abteilung XIV

*Falke, Jacob von, Aus dem weiten Reiche der Kunst.
*Herrmann, Emanuel, Sein und Werden in Raum und Zeit.
*Henne am Rhyn, O., Kulturgeschichtliche Skizzen.
*Preyer, W., Biologische Zeitfragen.

## Abteilung XV

Hanslick, Ed., Musikalisches und Litterarisches. (Der „Modernen Oper" V. Teil.)
*Bodenstedt, Fr. v., Erinnerungen aus meinem Leben. II. Band.
*Heliwald, Fr. v., Die Welt der Slawen.
*Spielhagen, Fr., Aus meiner Studienmappe.

## Abteilung XVI

*Büchner, Ludwig, Das goldene Zeitalter.
*Brugsch, H., Steininschrift und Bibelwort.
*Meyer, M. Wilh., Mußestunden eines Naturfreundes.
*Sterne, Carus, Natur und Kunst.

## Abteilung XVII

Hanslick, Ed., Aus dem Tagebuche eines Musikers. (Der „Modernen Oper" VI. Teil.)
*Henne am Rhyn, O., Die Frau in der Kulturgeschichte.
*Gottschall, Rud. v., Studien zur neuen deutschen Litteratur.
*Falke, Jacob v., Geschichte des Geschmacks.

## Abteilung XVIII

*Werner, Reinhold, Auf fernen Meeren und Daheim.
*Ullrich, Titus, Reisestudien.
*Jähns, Max, Über Krieg, Frieden und Kultur.
*Dierks, G., Kulturbilder aus den Vereinigten Staaten.

## Abteilung XIX

**Ehlers, Otto E.**, An indischen Fürstenhöfen. I. Band.
**Ehlers, Otto E.**, An indischen Fürstenhöfen. II. Band.
***Brugsch, H.**, Mein Leben und mein Wandern.
**Ehlers, Otto E.**, Im Sattel durch Indo-China. I. Band.

## Abteilung XX

**Hanslick, Ed.**, Aus meinem Leben. I. Band.
**Ehlers, Otto E.**, Im Sattel durch Indo-China. II. Band.
**Hanslick, Ed.**, Aus meinem Leben. II. Band.
***Fitzner, Rud.**, Die Regentschaft Tunis.

## Abteilung XXI

***Falke, Jakob von**, Aus alter und neuer Zeit.
***Frenzel, Karl**, Rokoko, Büsten und Bilder.
***Ehrlich, H.**, Modernes Musikleben.
***Wegener, Georg**, Herbsttage in Andalusien.

## Abteilung XXII

**Hanslick, Ed.**, Fünf Jahre Musik. (Der „Modernen Oper" VII. Tl.)
***Dove, Karl**, Südwest-Afrika.
***Herrmann, E.**, Das Geheimnis der Macht.
**Ehlers, Otto E.**, Im Osten Asiens.

## Abteilung XXIII

***Wegener, Georg**, Zum ewigen Eise.
***Werner, R.**, Salzwasser. Erzählungen aus dem Seeleben.
***Hirschfeld, G.**, Aus dem Orient.
**Haacke, W.**, Aus der Schöpfungswerkstatt.

## Abteilung XXIV

***Karpeles, Gustav**, Literarisches Wanderbuch.
***Dove, Karl**, Vom Kap zum Nil.
***Seidel, A.**, Transvaal, die Südafrikanische Republik.
***Tanera, Carl**, Aus drei Weltteilen.

## Abteilung XXV

**Hanslick, Ed.**, Am Ende des Jahrhunderts. (Der „Modernen Oper" VIII. Teil.)
***Zabel, Eugen**, Russische Literaturbilder.
***Below, Ernst**, Mexiko. Skizzen und Typen aus dem Italien der neuen Welt.
***Lindau, Paul**, An der Westküste Kleinasiens.

## Abteilung XXVI

***Gottschall, Rud. von**, Zur Kritik des modernen Dramas.
**Koenigsmarck, Graf Hans von**, Japan und die Japaner.
***Münz, Sigmund**, Römische Reminiscenzen.
**Hanslick, Ed.**, Aus neuer und neuester Zeit. (Der „Modernen Oper" IX. Teil.)

## Abteilung XXVII

***Münz**, Moderne Staatsmänner. Biographieen und Begegnungen.
***Reuleaux, F.**, Aus Kunst und Welt. Vermischte kleinere Schriften.
***Zimmermann, A.**, Weltpolitisches. Beiträge und Studien zur modernen Kolonialbewegung.
**Wegener, Georg**, Zur Kriegszeit durch China 1900/1901.

Digitized by Google

## Abteilung XXVIII

**Meyer, M. Wilh.,** Der Untergang der Erde.
**Rumpelt, A.,** Sizilien und die Sizilianer.
**Meyer, Chr.,** Kulturgeschichtliche Studien.
**Canera, C.,** Eine Weltreise.

## Abteilung XXIX

**Grothe, H.,** Auf türkischer Erde, Reisebilder und Studien
**Wilda, J.,** Reise auf S. M. S. „Möwe."
**Pietsch, L.,** Aus der Heimat und der Fremde.
**Meyer, M. Wilh.,** Von St. Pierre bis Karlsbad.

## Abteilung XXX

**Zabel, Eugen,** Auf der sibirischen Bahn nach China.

---

# Bezugs-Erleichterung.

Damit die verehrlichen Mitglieder, welche dem Verein neu beitreten, Gelegenheit haben, sich aus den früher erschienenen Abteilungen die ihnen zusagenden Werke **billiger als zum Ladenpreise von 6—9 Mark** für den Band beschaffen zu können, haben wir bei einer **Auswahl** aus den mit einem * bezeichneten Bänden zur Erleichterung des Bezuges eine bedeutende Preisermäßigung eintreten lassen, und zwar in der Weise, daß nach freier Wahl

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 5 | Bände | anstatt | 30 — 40 | M. | jetzt | 20 | M. | kosten. |
| 10 | „ | „ | 60— 80 | „ | „ | 35 | „ | „ |
| 15 | „ | „ | 90—120 | „ | „ | 50 | „ | „ |
| 20 | „ | „ | 120—160 | „ | „ | 65 | „ | „ |
| 25 | „ | „ | 150—200 | „ | „ | 80 | „ | „ |
| 30 | „ | „ | 180—240 | „ | „ | 95 | „ | „ |
| 35 | „ | „ | 210—280 | „ | „ | 110 | „ | „ |
| 40 | „ | „ | 240 - 320 | „ | „ | 125 | „ | „ |
| 50 | „ | „ | 300—400 | „ | „ | 155 | „ | „ |
| 60 | „ | „ | 360—480 | „ | „ | 183 | „ | „ |
| 70 | „ | „ | 420—560 | „ | „ | 210 | „ | „ |

3729120
MAR 20 1973 H
CANCELLED
JUN 22 1973
3968943
JUN 22 1973 H

Slav 3640.1
Auf der Sibirischen Bahn nach China
Widener Library
006977229
3 2044 085 431 021